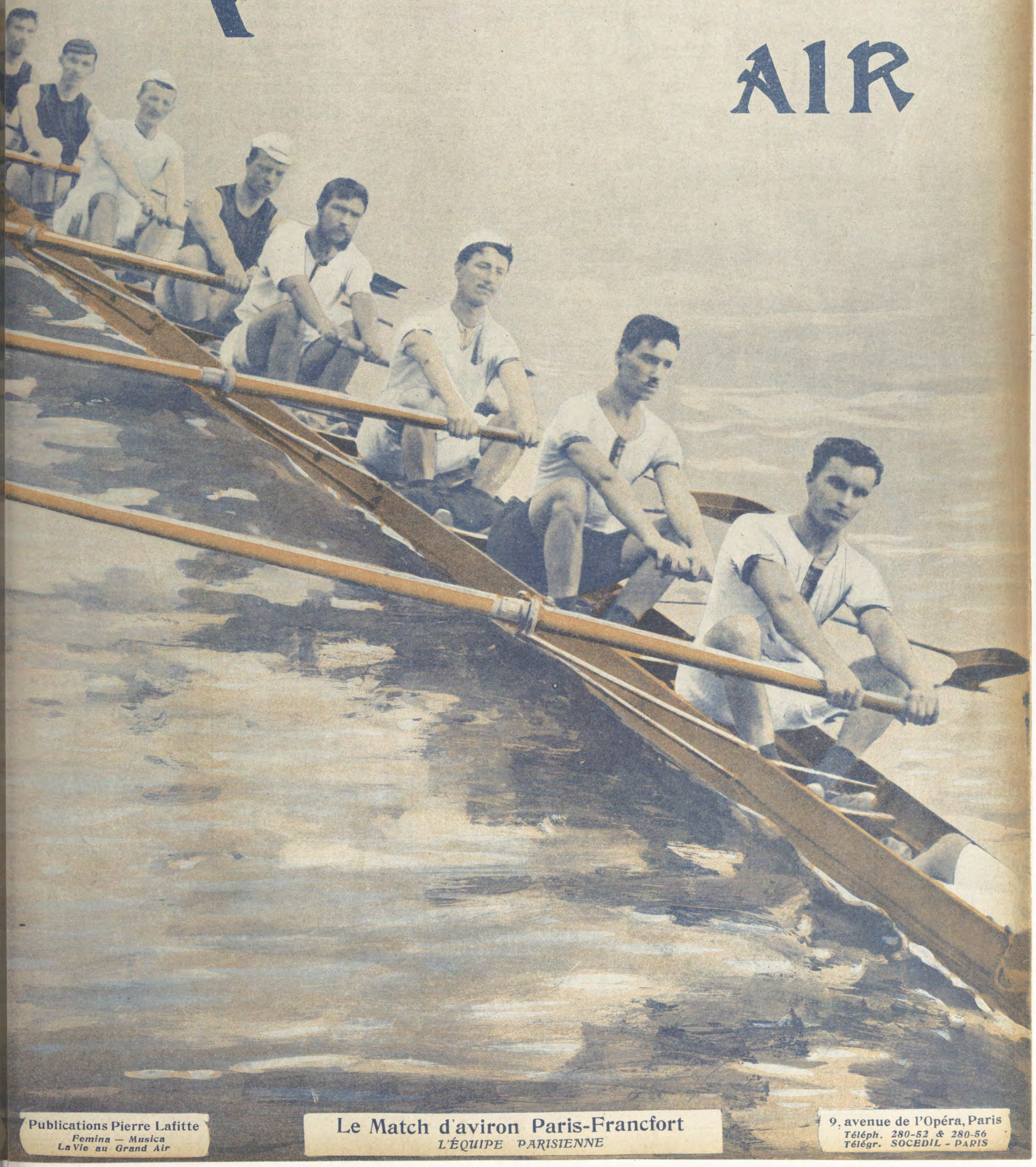
N° 313. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

80 PHOTOGRAVURES

8 Septembre 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR



Le Match d'aviron Paris-Francfort
L'ÉQUIPE PARISIENNE

Publications Pierre Lafitte
Femina — Musica
La Vie au Grand Air

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télégr. SOCEDIL - PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DEMARIA FRÈRES

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro : Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2 Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au

COALTAR SAPONINÉ Le Beuf

son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.

Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES

Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE,

vous commencez à grossir, et gr... vieillir. Prenez donc tous les j... dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et ... restera ou redeviendra svelte. —*
50 dragées est expédié franco par le **LAB...**
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mand...
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUME...
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine*

65 ANNÉES DE SUC...

Alcool de Menthe

RICQL...

SEUL VÉRITABLE ALCOOL de ...
CALME la **SOIF** et **ASSAINI...**
Dissipe les **MAUX** de **CŒUR**, de **TÊTE**, d'**ES...**
la **CHOLÉRINE**
EXCELLENT pour les **DENTS** et la **T...**
PRÉSERVATIF contre les **ÉPIDÉ...**
EXIGER du **RICQL...**
HORS CONCOURS, PARIS

AUTOMOBILES

GILLET-FOREST

7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

LE CONCOURS DE TOURISME

organisé par

Gladiator

est ouvert à tous

Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à **GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)**

3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems *GLADIATOR* etc.

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre ...

L'ÉLÉGANCE de la CHAU...
qui dépend d'un bon entretien, est à la po... même en voyage, **CREME CUIRMO...**
par l'emploi de la de nuances : *blanche* pour cuir verni, ... chevreau glacé, *champagne*, *jaune* *verte* et *rouge* pour cuirs de cou... assure la conservation de la chaussur... souplesse ainsi que le parfum du *Cuir* ...
Flacon fre domicile contre 1f25 mandat, cont. rembourseme...
Spécifier la nuance. Ch. KUGLER, 46, rue de ...

VOITURE DE PROMENADE
avec Parasol mobile et articulé.

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR des HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine.
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES.
Envoi franco du Catalogue contenant 423 Fig

La Semaine Comique, par Henriot.

Nageur à voile allumant sa pipe pour s'imaginer qu'il est un bateau à vapeur capable de franchir le Pas de Calais.

— Mais il est cuit, le lièvre que tu rapportes ?
— Je l'ai tué dans une forêt qui a été incendiée il y a quinze jours.

— Je suis très presse, je vais interviewer un prince de la science.
— Qu'est-ce que tu vas lui demander ?
— S'il croit que les canaux de Mars sont automobiles.

Nouveau système breveté S. G. D. G. pou... rafraîchir le coureur en cours de route et sa... arrêt.

Orléans — Loiret

P. MÈRE DE CHANTILLY

Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Dite ***Trésor du Sportsman***.
Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO ŒSTRES et VERS DU CHEVAL } **3 fr. la Boîte**

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPECIALE
POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

MERCEDE... PALAC...

C. L. CHARLEY
70, Avenue des Champs-Élysées — PA...
TÉLÉPHONE : 509-36, 549-77

MANUFACTURE du CHRONOMÈTRE FRANÇAIS
"LE ROYAL"
FONDÉE EN 1883
ACIER et VIEIL ARGENT **25 fr.**
ENVOI A L'ESSAI *10 JOURS*
GARANTIE : 10 ANS

SOCIÉTÉ du CHRONOMÈTRE **"LE ROYAL"**
UNION FRANÇAISE à BESANÇON
ENVOI du CATALOGUE GRATUIT de tous genres de MONTRES

Chenil de la Gare d'Auteuil

Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise
PRIX MODÉRÉS

NICKELEZ VOUS-MÊME

INSTANTANEMENT sans *Piles* ni *Accessoires*
SANS MERCURE NI CYANURE
La Boîte de 500 grammes **franco** contre **mandat** de **6f75**
Colonies et Etranger, *la différence de port en plus.*
OZANNE, 29, Rue Le Peletier, 29, PARIS.

AVEC LA NICKLÉINE

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

PLAQUES CADETT

Nouveautés Photographiques

ÉTABLISSEMENTS
POULENC Frès
19, Rue du 4 Septembre
PARIS

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
112, faub. St-Honoré, Paris

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile

UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. **6.400 FR.**

102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats

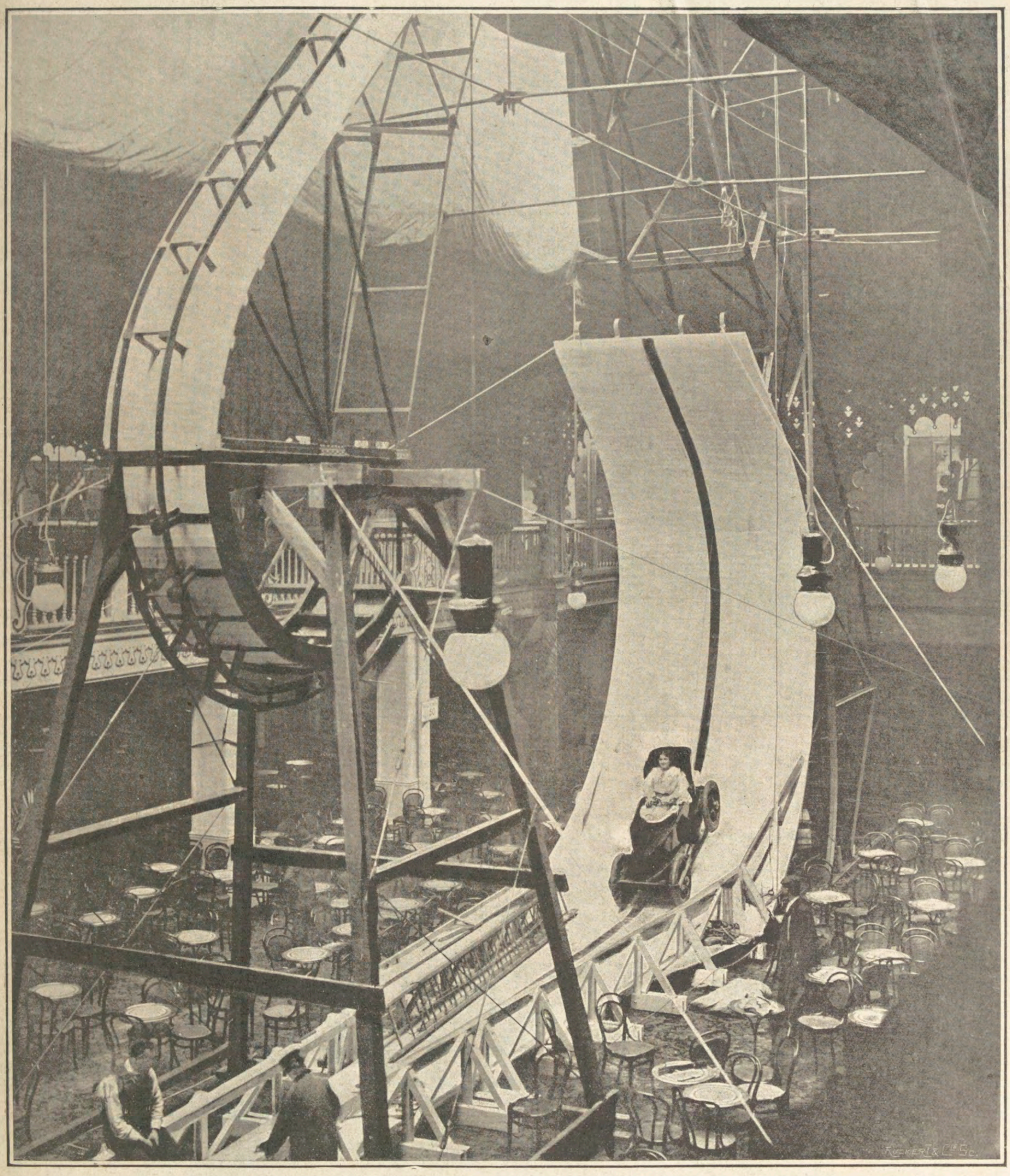
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

8 Septembre 1904 — N° 313

Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)

PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.



(Cliché Vérascope Richard) **LE DERNIER CRI DU LOOPING. — LA BOUCLE DANS LE VIDE EN AUTOMOBILE**

Le dernier mot du »looping» ou bouclage de la boucle, un sport sur lequel on commençait à se blaser, semble avoir été dit par Mlle Mauricia de Tiers, qui vient de débuter dans un music-hall parisien. Du haut d'une plate-forme, élevée de 15 mètres au-dessus du sol, elle s'élance dans son automobile qui descend avec une vitesse vertigineuse une pente presque verticale, se renverse, les roues en l'air, puis, par un saut de 15 mètres dans le vide, vient retomber sur une piste qui la ramène sur le sol, au milieu des applaudissements des spectateurs, haletant d'émotion.

(Voir l'article page 734.)

Les Championnats du monde à Londres

Vue générale de la piste de Crystal Palace.

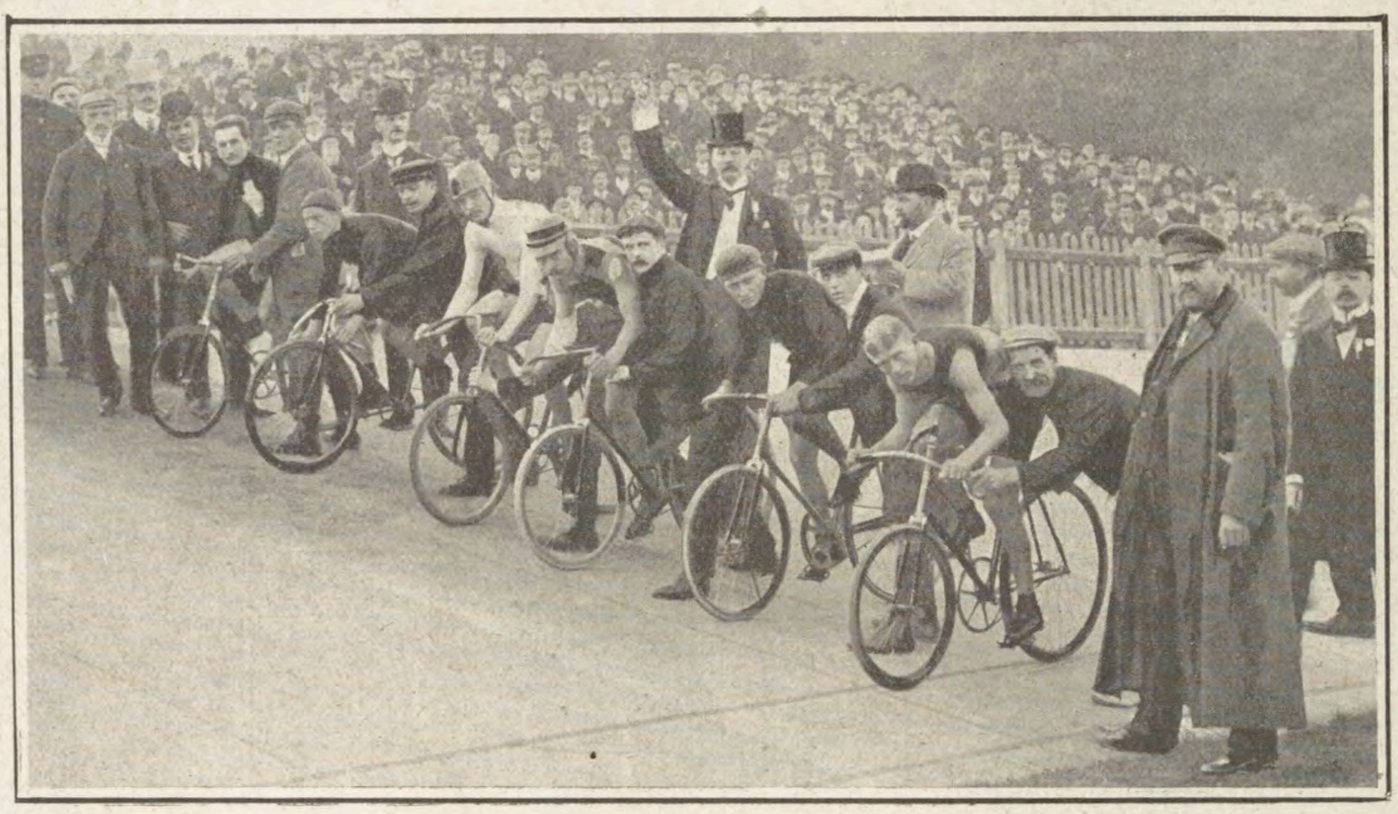
Ainsi que tous les sportsmen le savent, le grand meeting international cycliste qui tend à devenir de plus en plus classique sous le titre de Championnats du Monde, déroule actuellement ses péripéties à Londres, ville choisie pour la première fois, depuis la fondation des Championnats, pour les faire disputer.

De la capitale anglaise où il s'est rendu spécialement à cette occasion pour représenter la Vie au Grand Air, *notre collaborateur Victor Breyer nous adresse les appréciations suivantes sur la première réunion qui a eu lieu samedi dernier, et dont le clou était le championnat de fond professionnels.*

(De notre envoyé spécial).

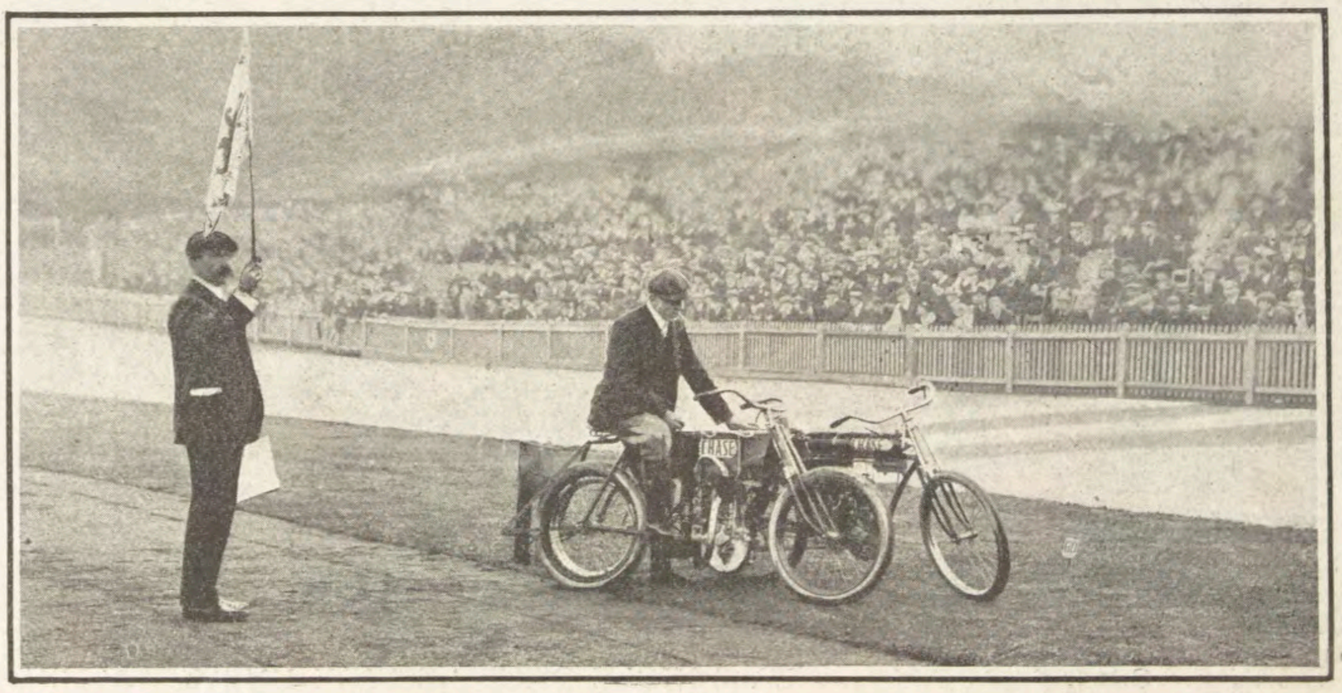
Londres, 4 septembre.

Il pleut sans doute dans tous les pays et dans toutes les villes, mais je n'en connais pas où la pluie soit aussi désagréable qu'à Londres. On dirait que l'eau se confond avec la brume épaisse qui enveloppe généralement la grande cité de son voile grisâtre et forme alors comme une atmosphère de boue, semblable à celle dans laquelle on patauge. Et puis, quand la pluie se met à tomber à Londres, même en été, il est rare que ce soit en averses passagères, et j'ai souvenance de telles journées de juin tristement passées ici, derrière les rideaux d'une chambre d'hôtel, à contempler un ciel aussi bas que le toit des maisons et d'où suinte sans cesse une humidité pénétrante.



Départ du Championnat des 100 kilomètres professionnels, gagné par Walthour.
En commençant par l'extérieur : Audemars, Vanderstuyft, Simar, Hansen, Gerbi, Walthour.

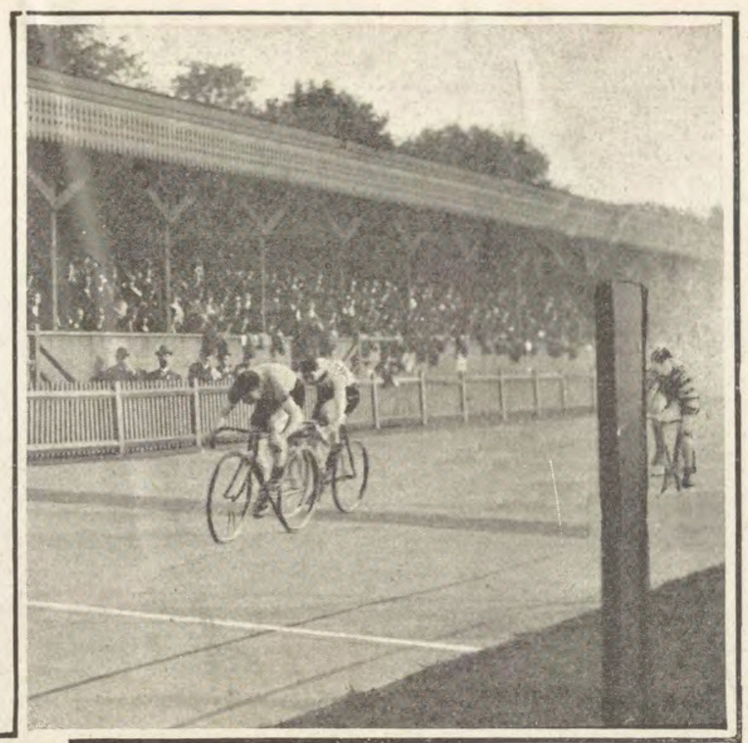
Or, j'ai bien cru hier, pour la première journéedes fameux Championnats, que nos amis de la N.C.U. avaient mis la main sur une journée de ce genre. Dès le lever du jour (?), les écluses célestes étaient ouvertes, et à 2 heures, il n'y avait encore aucun indice permettant d'espérer qu'une main secourable les fermerait bientôt. Aussi tous les gros bonnets de la N.C.U. en général, et le grand organisateur Britten, en particulier, qui ont tous travaillé depuis des mois à faire du grand meeting l'événement qui marque le retour de l'Angleterre dans le giron du sport cycliste international, accusaient-ils une dépression plus forte encore que celle du baromètre.



Les « populaires ».
Sur la pelouse, drapeau en main, l'homme chargé de diriger les reprises des entraîneurs.

Et voici tout à coup — ô miracle, pour des yeux londoniens — que peu après deux heures, l'inexorable rideau gris se déchire, les nuées se dispersent comme sous le coup de baguette de quelque tout-puissant machiniste, et comme nous arrivons au Crystal Palace, un rayon de soleil fait son apparition. On va donc, sinon enregistrer le gros succès attendu, espéré et même escompté, du moins pouvoir courir. Bien mieux, tous ceux qui, comme moi, se sont rendus au Crystal Palace en simples esclaves du devoir vont pouvoir constater avec surprise la présence d'une assistance que, dans ces conditions, je qualifierai d'innombrable, persuadé que j'étais d'abord de ne pas trouver un chat autour de l'anneau de ciment dont certaines parties sont encore transformées en lacs. Vous n'attendez pas de moi un compte rendu qui, trois jours après ceux de nos confrères quotidiens, arriverait comme de la moutarde après dîner. Les onze séries du Championnat de vitesse amateurs, sans doute le plus beau du genre qui se soit jamais déroulé sur un vélodrome, qualifiant fort régulièrement, à une ou deux exceptions près, les favoris anglais, allemands, français et américains; le programme si long et le « délayage » des séries d'amateurs si effréné que la nuit noire obligea les commissaires à interrompre les épreuves de repêchage et à les renvoyer

Rondelli (France) gagne sa série du Championnat amateurs.



Charvier (France) gagne sa série du Championnat amateurs.

Tout au plus résumerai-je mes appréciations comme spectateur, en disant que nous n'avons probablement pas vu depuis longtemps un amateur de la classe de l'Américain Harley, mais que Rondelli, Reed et surtout Engelmann pourraient bien lui donner du fil à retordre, et en ajoutant que Simar s'est trouvé bien près d'être Champion du Monde, mais que l'ensemble des performances et de la carrière de Walthour assure à son nom un prestige qui rejaillira sur le palmarès des Championnats et qu'une victoire du vaillant Simar, toute méritoire qu'elle eût été, ne pouvait lui donner.

Or, trop souvent il arrive qu'un Championnat du Monde est gagné par un homme qui non seulement n'est pas le meilleur coureur du monde (idéal bien difficilement et pour ainsi dire jamais atteint), mais par un homme dont les performances antérieures — et souvent même postérieures — ne cadrent pas du tout avec un titre aussi retentissant. Voyez, par exemple, Dickentmann, vainqueur des 100 kilomètres professionnels l'an dernier, bien qu'il soit depuis trois ans constamment dominé par une demi-douzaine de coureurs, en Europe seulement.

Le jour où l'on aura trouvé le moyen de réunir sur la même piste, au même moment, tous les meilleurs coureurs de l'univers amenés tous au summum de leur condition est encore loin. Ce serait là pour les Championnats du Monde un degré de perfection malheureusement irréalisable. Mais si ce but ne peut pas être atteint, il n'en est pas moins vrai que les efforts de tous les sportsmen doivent tendre à s'en approcher le plus possible. Et c'est pourquoi j'estime qu'on doit malgré tout une sincère reconnaissance non seulement aux « vieux bonzes » de l'I. C. A., créateurs des épreuves devenues classiques, mais à ceux qui, depuis, continuèrent à l'U. C. I. la tradition, tout en lui assurant la rénovation que les idées nouvelles introduites en sport comme partout ailleurs, jeudi ; le Championnat de 100 kilomètres professionnels, se réduisant à un match d'un passionnant acharnement entre Walthour et Simar, sont autant d'événements sur lesquels vous connaissez beaucoup plus de détails que le cadre de cet article ne me permettrait de vous en donner. par le progrès, rendaient nécessaire.

Mais je m'éloigne de mon sujet, la première journée des Championnats du Monde de 1904 sur la piste de Crystal Palace. Et pour y rentrer, quelques détails sur cette piste dont le nom est connu dans le monde entie ne seront pas déplacés. Elle a été construite en 1897 par la Société propriétaire du Crystal Palace, à qui elle appartient. Pour ceux de nos lecteurs qui l'ignoreraient, le C. P., comme on dit ici par abréviation, est un immense établissement situé à une vingtaine de kilomètres du centre de Londres. On y tient d'un bout de l'année à l'autre des expositions diverses, on y organise des fêtes monstres et des épreuves sportives de tous genres, car outre un gigantesque bâtiment en forme de hall vitré, le « Palace » comporte de très vastes jardins et terrains. C'est au centre de ceux-ci que le vélodrome est installé, dans un bas-fond dominé par des pentes gazonnées desquelles la majorité des assistants suit le spectacle sans acquitter de droit spécial pour le voir, le shilling (1 fr. 25) payé à l'entrée du Palace leur donnant droit à cette attraction supplémentaire. Bien entendu, il existe des catégories spéciales de places, estrades ou tribunes, d'où l'on peut voir les courses beaucoup mieux et plus commodément moyennant un supplément qui va de un à cinq shillings.

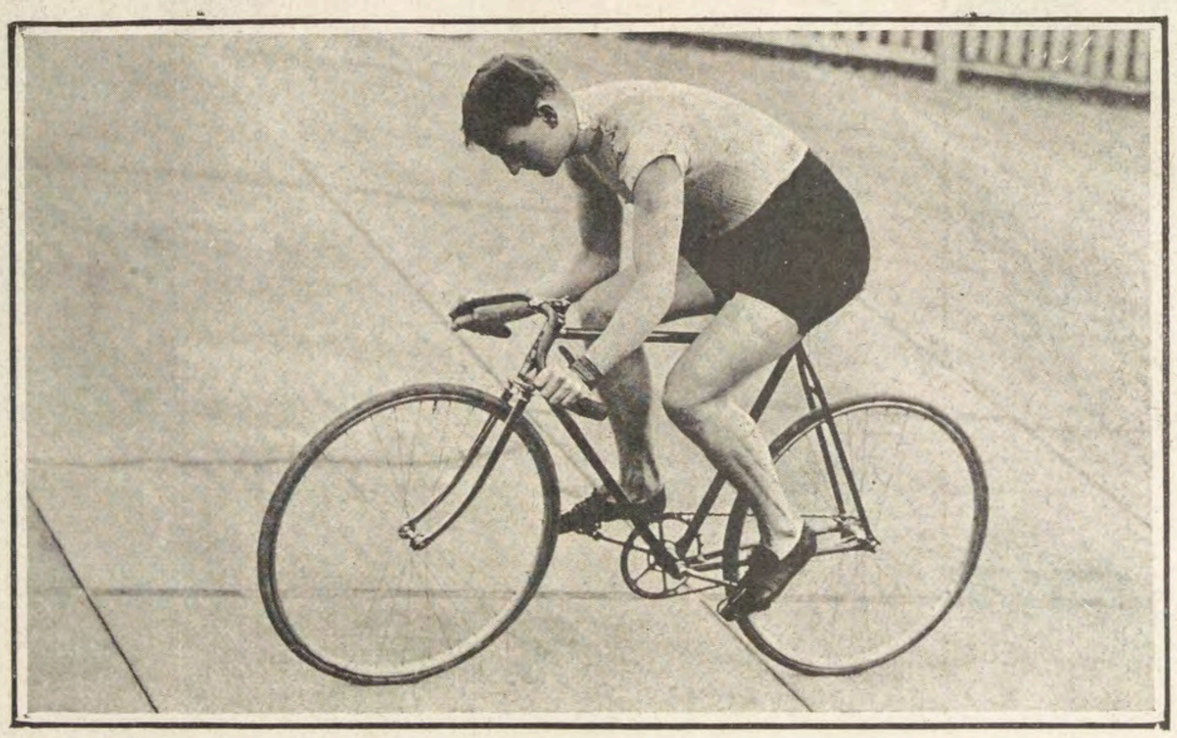
Il y avait samedi presque autant de monde à ces places spéciales que sur le gazon gratuit, ce qui est rare, mais s'explique par le temps affreux du matin. Public très sportif d'ailleurs, non pas comme connaisseurs, mais comme sentiments, appréciant l'effort, applaudissant celui qui le produit sans trop s'attacher à sa nationalité. Mais par exemple, je le répète, très ignorant des choses du sport cycliste et ne connaissant guère parmi ces champions que ceux qu'il a d'un bout de l'année à l'autre sous les yeux. A part cela, il ne fait pas de doute que les neuf dixièmes des spectateurs présents samedi n'avaient que très vaguement entendu parler de Walthour et eussent été bien embarrassés de vous dire lequel était le meilleur de l'Américain ou de Gerbi.

Il y a là une éducation à faire que les Championnats actuels commenceront.

VICTOR BREYER.

M Britten, le sportsman anglais bien connu, âme de l'organisation des Championnats.

A ses côtés, l' « Ecu du Danemark », challenge annuel internations.



Marcus Harley, le crack américain, favori du Championnat amateurs et qu'on dit presque l'égal de Kramer.

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP

Mannequin, à M. J. de Brémond (Ransch). Arrivé 1er. | *Vieux Paris*, à M. Adet (G. Stern). Arrivé 2e. | *Réveillon*, à M. Caillault (J. Reiff). Arrivé 3e | *Elsa*, à M. Pollak (G. Bartholomew).

L'arrivée du Prix de Chantilly (15.000 fr. — 3.500 m.)

C'est avec satisfaction que les sportsmen se sont retrouvés dimanche à Longchamp, après le fatigant circuit des meetings de province. Le temps était radieux, et l'assistance élégante; cependant, la chasse avait causé quelques vides. Une fois de plus, les grands élevages ont triomphé dans les trois principales épreuves de la journée : les Critériums et le Prix de la Rochette.

◆ ◆ ◆

Ce n'est point du péril jaune que s'entretiennent, sur le turf, les propriétaires, mais bien du péril Blanc. Cette année encore, toutes les grandes épreuves paraissent devoir revenir à la casaque orange. Avec une supériorité écrasante — et attendue — les deux Flying Fox : Jardy et Val d'Or, ont triomphé dans le Premier Critérium et dans le Prix de la Rochette. Qu'ajouterai-je aux éloges déjà décernés à l'éleveur-propriétaire, à l'entraîneur et au jockey ? Rien que je n'aie déjà dit. Cependant, il nous faut remarquer, en passant, que notre crack jockey G. Stern, sur ses cinq montes de dimanche, s'est classé trois fois premier et deux fois second — et il n'est pas Américain ! Val d'Or est celui des deux représentants de l'écurie invincible qui plaît le mieux à l'œil; Jardy est plus heurté dans ses lignes, mais quelles admirables machines à galoper que ces deux chevaux !

Denman n'avait pu assister jusqu'à present aux triomphes publics de ses poulains, retenu depuis deux mois par une attaque de goutte; dimanche, sa physionomie rayonnait, car

Le vainqueur du Prix de la Rochette (20.000 fr. — 1.100 m.)

Val d'Or, *par Flying Fox et Wandora. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman ; jockey, G. Stern.*

Jardy comme Val d'Or a littéralement joué avec ses adversaires, et Georges Stern n'a pas eu besoin de lever sa cravache. La victoire de Jardy ne faisait aucun doute, il n'avait affaire qu'à de médiocres adversaires; mais on pouvait penser que Poppée II à M. Abeille opposerait une certaine résistance à Val d'Or, il n'en a rien été ; Poppée II a fait une course superbe, mais elle n'a pu arriver à la hauteur du fils de Flying Fox.

C'est également d'un grand élevage, celui de Martinvast, au baron de Schickler, qu est sortie la gagnante du Critérium des Pouliches, Rose Blanche, une fille de Le Sancy, qui avait, dans le Prix des Rêves d'Or, à Vichy, battu facilement Poppée II, ce qui ne veut pas dire qu'elle aurait pu battre Val d'Or, car aucun des deux cracks de M. Ed. Blanc n'a été sérieusement attaqué depuis qu'ils ont paru sur le turf.

La production de 1902 paraît s'annoncer comme très brillante en pouliches : Rose Blanche, Poppée II, Clyde, Cypriote, Champ d'Or, Salammbô, ont déjà fixé notre attention ; mais du côté des mâles, on attend encore le poulain à opposer à ceux de M. Ed. Blanc, du moins aux deux Flying Fox. Val d'Or, que je crois — c'est une simple impression — supérieur à Jardy, rappelle beaucoup Gouvernant par sa manière de galoper ; il ne refuse pas l'effort qu'on lui demande, mais il semble hésiter à fournir plus que le strict nécessaire, et on risque fort de se tromper en évaluant la différence entre lui et Poppée II d'après la distance qui les séparait au passage du poteau.

Champ d'Or, la pouliche de M. Ephrussi, qui revenait de Bade où elle avait triomphé, a opposé une certaine résistance à Rose Blanche, grâce à l'énergie et à l'habileté de G. Stern, mais elle a dû céder devant la supériorité de la pouliche du comte de Pourtalès.

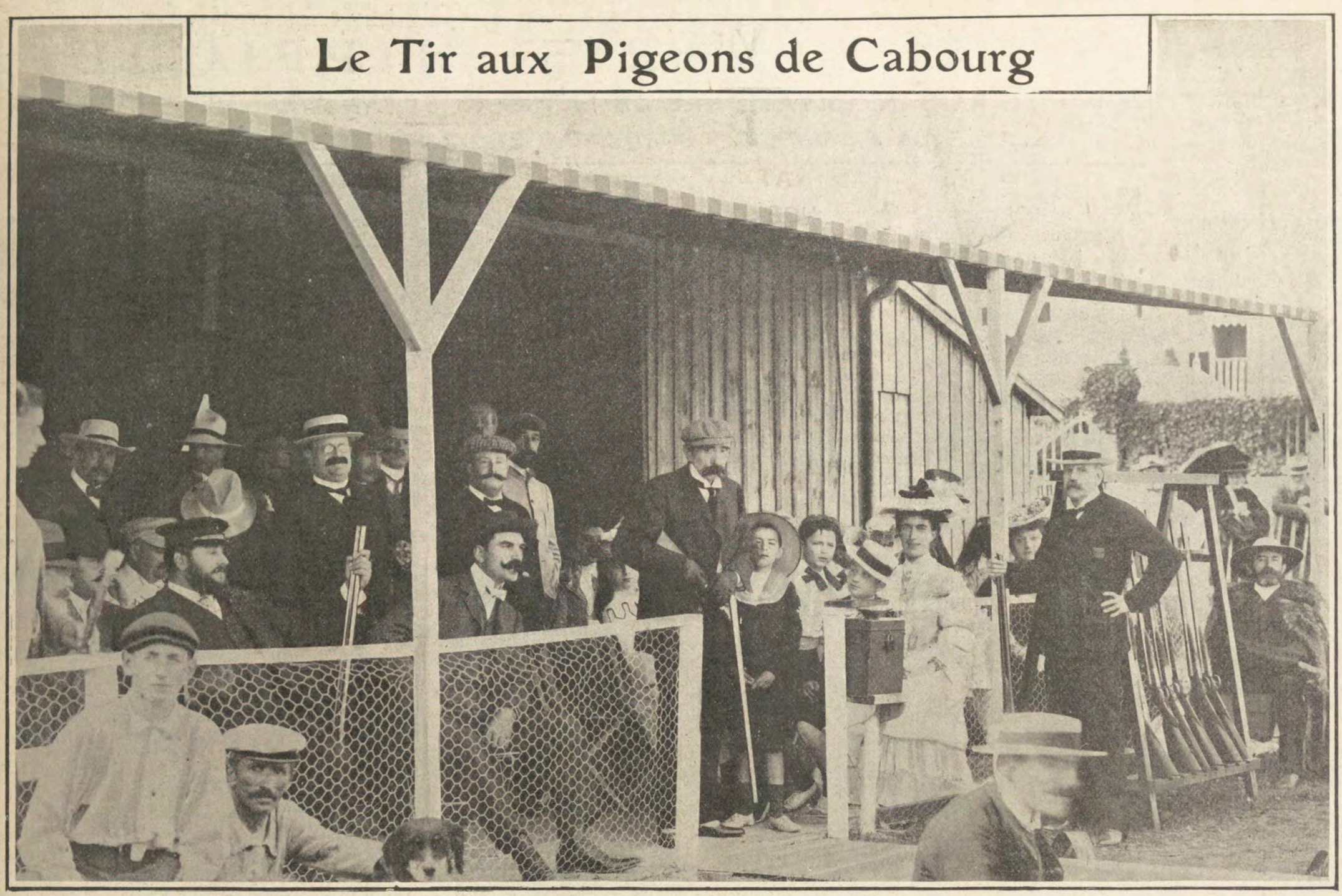
En somme, cette journée de réouverture nous promet un sport intéressant pour le meeting d'automne.

Franc Picard.

La rentrée du Deuxième Critérium (8.000 fr. — 1.100 m).
Rose Blanche, *par Le Sancy et La Jarretière. Eleveur, baron de Schickler ; propriétaire, comte de Pourtalès ; entraîneur, H. Webb ; jockey, O'Connor.*

La rentrée du Premier Critérium (8.000 fr. — 1.100 m.)
Jardy, *par Flying Fox et Airs and Graces. Eleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, G. Stern.*

Le Tir aux Pigeons de Cabourg



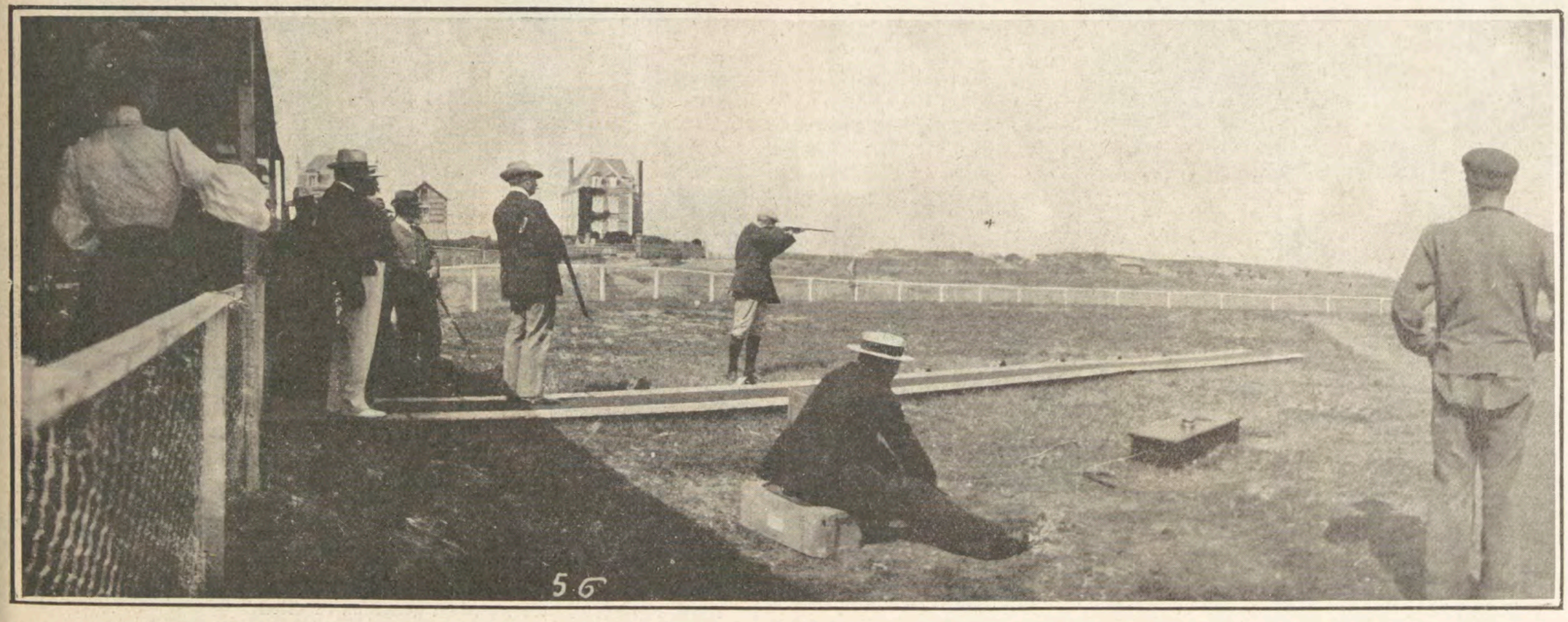
M. Journu. | M. le Duchat d'Aubigny. Capitaine Vernon. M. Cl. Béthune. M. De Gilles. Prince Poniatowsky. Rincon Galardo. G. Pellerin.
M. Lallemand. Baron H. de Rothschild.

Le Stand du Tir aux Pigeons de Cabourg, pendant le concours international.

Le Concours international de tirs aux pigeons de Cabourg, qui vient de se terminer, a certainement été le clou de la saison cabourgeaise et son succès a dépassé les prévisions les plus optimistes. Le stand de Cabourg, qui n'en est qu'à sa deuxième année d'existence, promet de prendre rang parmi les plus connus et les plus appréciés d'Europe, surtout si, comme l'Administration des Casinos de Cabourg le fait espérer, le subside donné en prix l'an prochain et les saisons suivantes se trouvait augmenté dans des proportions très notables. Les premiers fusils d'Europe et d'Amérique s'étaient donné rendez-vous au stand de Cabourg, et parmi ces tireurs nous avons surtout remarqué pour leur adresse : MM. le Duchat d'Aubigny, comte de Vanssey, Journu, Georges Menier, comte d'Aubigny d'Assy, John Maurel, G. des Chaux, Marcel Avril, vainqueur du Grand Prix, comte d'Havrincourt, Raymond Huet, Dursus de Courcy, Duquesne, Clément Béthune, de Bobet, G. Pellerin, baron H. de Rothschild, de Gilles, baron de l'Epine, P. de Thézy, Jacques Merlin, etc., etc., tous Français ; W. T. Watkins, Haydon, Anglais ; Mazourine, Russe ; comte Stany et prince Poniatowski, Polonais; comte de Robiano et captain Vernon, Belges ; Justo Laavedra, Argentin ; Wadsworth Rogers, Critenden Robinson, et capitaine Emerson, Américains ; Rincon Galardo, Mexicain.

Pour avoir une idée de l'importance de cette réunion, il nous suffira de dire qu'il y a été tiré près de 10.000 pigeons et brûlé près de 20.000 cartouches.

« La reine des plages normandes » tient là une attraction « di primo cartello » qui ne peut faire qu'augmenter la réputation de Cabourg.



Baron H. de Rothschild. M. Marcel Avril, vainqueur du Grand Prix de 5.000 francs. M. Watkins.

Les concurrents du Grand Prix. Au centre, M. Marcel Avril, vainqueur de l'épreuve.

BORDEAUX - PARIS HIPPIQUE

LE RAID INTERNATIONAL DE LA *VIE AU GRAND AIR* ET DE LA *FRANCE DE BORDEAUX ET DU SUD-OUEST*

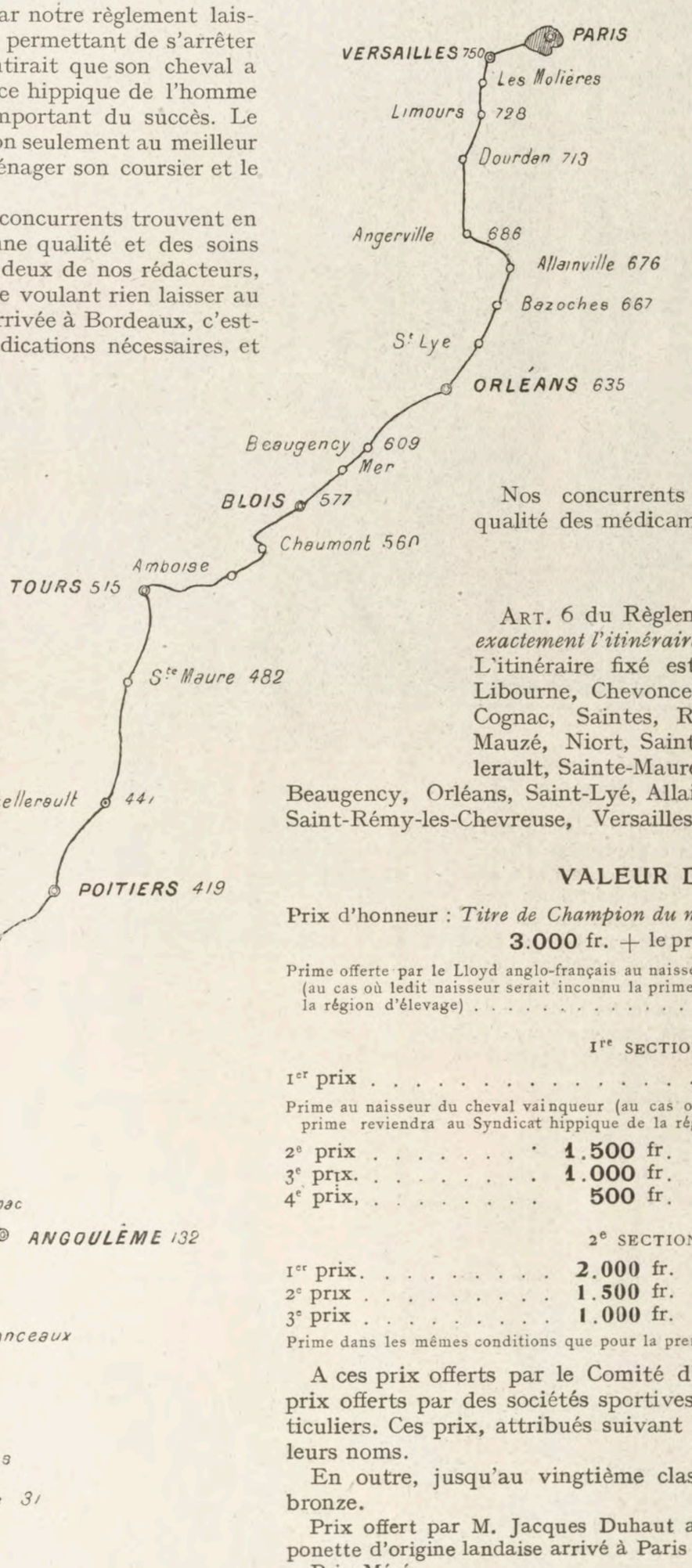
Un mois à peine nous sépare de notre grande épreuve hippique ; chaque jour, nous arrivent de nouveaux engagements, de France et de l'étranger. C'est que c'est la première fois qu'une semblable épreuve sera disputée sur un parcours, long certes, mais facile. Nous serons loin des routes pavées — et mal pavées — que durent parcourir les concurrents du Raid Bruxelles-Ostende, ou des terrains trop accidentés de Vienne-Berlin.

Les vrais amateurs de chevaux ont été séduits par notre règlement laissant toute latitude au conducteur ou au cavalier, lui permettant de s'arrêter quand bon lui semblerait, quand, en somme, il sentirait que son cheval a besoin de repos. L'initiative, l'intelligence, la science hippique de l'homme entrent cette fois en jeu, et seront un facteur important du succès. Le championnat reviendra, nous en sommes certain, non seulement au meilleur cheval, mais aussi à l'homme qui saura le mieux ménager son coursier et le mieux le soigner en cours de route.

Toutes nos dispositions seront prises pour que les concurrents trouvent en route des gîtes bien installés, une nourriture de bonne qualité et des soins spéciaux. Le secrétaire du comité, accompagné de deux de nos rédacteurs, parcourt en ce moment la route Bordeaux-Paris ; ne voulant rien laisser au hasard, nous donnerons aux concurrents dès leur arrivée à Bordeaux, c'est-à-dire quelques jours avant le départ, toutes les indications nécessaires, et même, ceux qui auront établi leur horaire d'avance, pourront retenir télégraphiquement, pour les jours et heures indiqués par eux, chambres, écuries ou boxes. Sous peu de jours, les concurrents, qui ont profité de l'assurance exceptionnelle consentie en leur faveur et spécialement par le Lloyd anglo-français, recevront leurs polices.

Encore une fois nous prions les concurrents de nous renvoyer le plus tôt possible leurs feuilles d'engagement remplies, car nous avons besoin, pour les démarches à faire auprès des Compagnies de chemins de fer, de savoir exactement le nombre d'hommes, de chevaux et de voitures qui utiliseront les voies ferrées pour se rendre à Bordeaux.

Voici à nouveau les renseignements intéressant les concurrents.



DATE DE L'EPREUVE

Le départ sera donné à Bordeaux le dimanche 9 octobre, dans la matinée.

LES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris sont reçus tous les jours aux bureaux de la *Vie au Grand Air*, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er), de 9 heures à midi et de 2 heures à 6 heures.

Aucun engagement n'est valable s'il n'est accompagné du montant du droit d'inscription, qui est fixé à *100 francs ;* la moitié de l'entrée, soit 50 francs, sera remboursée aux concurrents dont la déclaration de forfait aura été reçue le 20 septembre, avant 4 heures du soir.

CLOTURE DES ENGAGEMENTS

Les engagements pour le Raid Hippique International Bordeaux-Paris seront reçus jusqu'au 15 SEPTEMBRE.

LE SERVICE PHARMACEUTIQUE VÉTÉRINAIRE

C'est l'importante droguerie-pharmacie vétérinaire Méré, de Chantilly, à Orléans, qui a bien voulu se charger d'assurer le service pharmaceutique vétérinaire dans les divers contrôles de la route Bordeaux-Paris.

Nos concurrents peuvent donc être assurés de la qualité des médicaments qui seront mis à leur disposition.

L'ITINÉRAIRE

ART. 6 du Règlement. — *Les concurrents devront suivre exactement l'itinéraire indiqué, sous peine de disqualification.* L'itinéraire fixé est le suivant : Bordeaux, Beychac, Libourne, Chevonceaux, Barbezieux, Angoulême, Jarnac, Cognac, Saintes, Rochefort, La Rochelle, Aigrefeuille, Mauzé, Niort, Saint-Maixent, Lusignan, Poitiers, Châtellerault, Sainte-Maure, Tours, Amboise, Chaumont, Blois, Beaugency, Orléans, Saint-Lyé, Allainville, Angerville, Dourdan, Limours, Saint-Rémy-les-Chevreuse, Versailles, soit un total de 750 kilomètres.

VALEUR DES PRIX :

Prix d'honneur : *Titre de Champion du monde de la route.*

3.000 fr. + le prix de la Section **2.000** fr. = **5.000** fr.

Prime offerte par le Lloyd anglo-français au naisseur du cheval champion de la route (au cas où ledit naisseur serait inconnu la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage) . . . . . 200 fr.

1re SECTION (attelée)

1er prix . . . . . **2.000** fr.

Prime au naisseur du cheval vainqueur (au cas où ledit naisseur serait inconnu, la prime reviendra au Syndicat hippique de la région d'élevage) . . . . . 100 fr.

2e prix	**1.500** fr.	5e prix.	**300** fr.
3e prix.	**1.000** fr.	6e prix.	**200** fr.
4e prix, ...	**500** fr.		

2e SECTION (montée)

1er prix.	**2.000** fr.	4e prix	**500** fr.
2e prix	**1.500** fr.	5e prix	**300** fr.
3e prix	**1.000** fr.	6e prix	**200** fr.

Prime dans les mêmes conditions que pour la première section . . . . . **100** fr.

A ces prix offerts par le Comité d'organisation viendront s'ajouter des prix offerts par des sociétés sportives, des associations d'éleveurs, des particuliers. Ces prix, attribués suivant le désir de leurs donateurs, porteront leurs noms.

En outre, jusqu'au vingtième classé, médailles de vermeil, argent et bronze.

Prix offert par M. Jacques Duhaut au premier cheval ou jument, poney ou ponette d'origine landaise arrivé à Paris . . . . . **50** fr.

Prix Méré . . . . . **300** fr.

150 fr. au premier cheval attelé qui aura atteint Orléans.

150 fr. au premier cheval monté qui aura atteint Orléans.

Un sportsman du nord de la France, désireux de garder l'anonyme, nous envoie un prix de **100** francs à attribuer au premier cheval monté ou conduit par un concurrent de la région nord de la France et qui atteindra le premier Versailles.

Tous nos remerciements à notre généreux donateur.

PAUL MÉGNIN.

UN TENNIS-CLUB LILLIPUTIEN

Le Laun-Tennis Club d'Etretat possède une... succursale, en face de ses merveilleux terrains de jeu : c'est le « petit tennis », autrement dit le « club des jeunes », administré par un comité dont le président est âgé de douze ans et dont tous les membres « influents » sont aussi « importants » en âge et en taille que leur président.

✣ ✣ ✣

Une nouvelle partie s'engage; l'équipe Buneau-Varilla est redoutable; le frère et la sœur sont les « grands favoris », aussi est-on décidé à ne rien leur passer: des juges spéciaux, désignés par le président lui-même, doivent surveiller les lignes de fond et les fautes de pied; on fait bien les choses!

— Double faute, annonce l'arbitre...

— Pardon, cette balle était bonne... moi, je l'ai vue dehors... elle a touché la raie... voilà la marque.

— Double faute, répète imperturbablement l'arbitre...

— Je refuse de continuer la partie!...

— On ne doit pas me contredire, s'écrie le président, cette balle était mauvaise.

— C'est du parti pris... Max, tu l'as fait exprès!

— Eh bien, j'en ai assez... je donne ma démission!

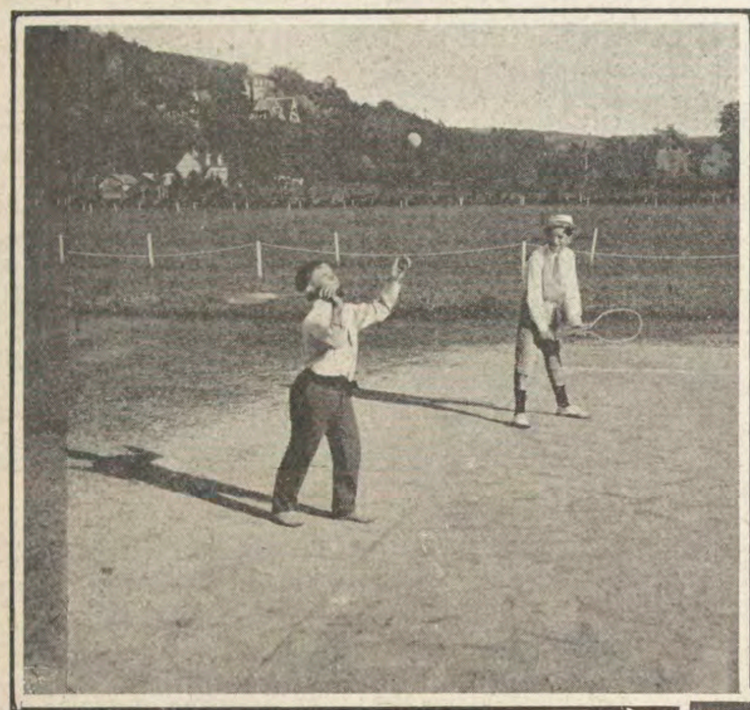
— C'est la troisième fois que tu la donnes depuis une heure!

— Oui, mais cette fois c'est sérieux, je m'en vais...

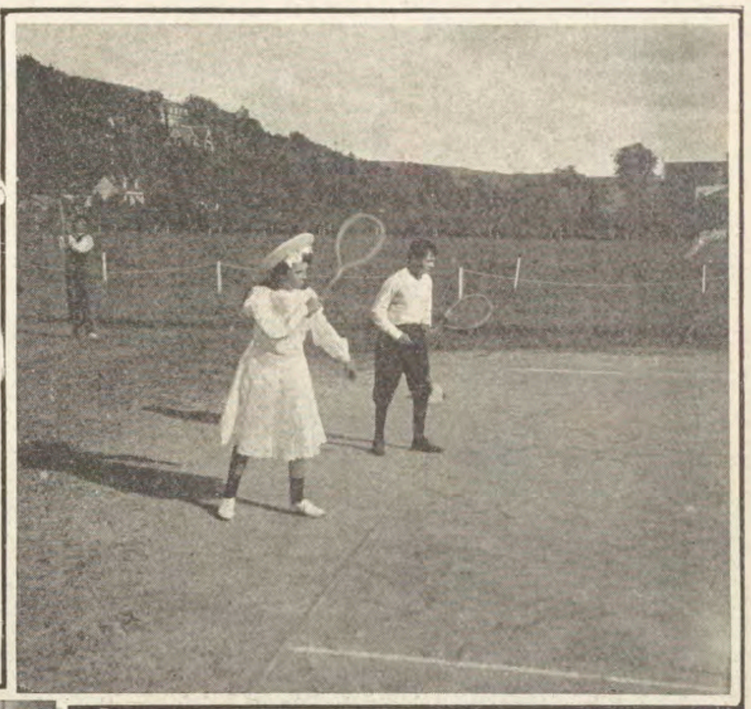
Le président hésite, puis descend lentement et gravement de son siège... il attend une manifestation...

— Arrangez-vous, ajoute-t-il, voyant que personne ne proteste, je m'en vais, je donne ma démission... ma démission...

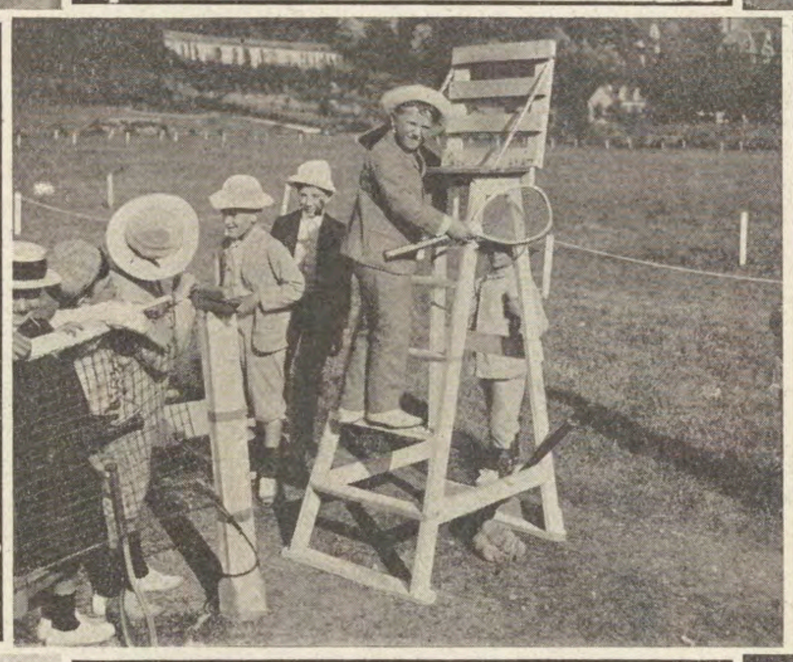
Il s'éloigne... sans se presser... Quelqu'un court après lui et l'appelle... il ne se retourne pas... D'autres arrivent, on parle... on discute, on insiste... il fait attendre son oui qu'il est bien décidé depuis longtemps à prononcer!



A tout seigneur, tout honneur.
M. le président Max Cazavan s'apprête à envoyer une balle de «service» qui doit écraser son adversaire.



L'équipe Buneau-Varilla au service.
Ces gentils enfants sont ceux du distingué directeur du Matin.



Des balles au premier court!...

— Un ramasseur!...

— Un arbitre!...

C'est le jeune président qui va jouer; tout son comité est là, au grand complet, dans l'agitation et l'émotion des grands jours; on ne sait plus où donner de la tête, c'est un affolement général... des indiscrétions, ces bruits que des gens bien informés confient à d'autres, en secret, mais dans le seul but d'être répétés, ont été commises et des prix splendides doivent, paraît-il, être donnés au vainqueur.

— Il n'y a pas de ramasseur!

Après son succès, M. le Président va prendre place à son tour sur la chaise de l'arbitre. Fini de rire.

Les coups douteux sont toujours réglés avec la plus grande correction.

— Comment, pas de ramasseur! s'écrie le président, mais j'ai obtenu, non sans peine, après plusieurs démarches, que nous en aurions deux. Il me les faut... cherchez-en...

Cependant le calme renaît; un commissaire du « grand tennis » est venu rétablir l'ordre, la partie commence.

Le président prend le service... le jeune public s'exalte de nouveau... c'est un coup à la Germot... un revers à la Muhr... Bravo, Cazavan... hardi...

Ce sont des enthousiasmes, des applaudissements qui ne cessent pas durant la partie.

Mais le président gravit dignement les marches de la chaise d'arbitre; c'est lui qui va compter les points.

La lecture du palmarès, le speech du président. Un peu de silence !

C'est une grave contestation, le président menace son comité de sa démission, ce qui serait la pire des catastrophes.

— Eh bien, recommençons les deux balles!

On se précipite; le président réintègre en souriant son poste et la partie se termine sans trop d'incidents.

Le papa du président arrive sur ces entrefaites, et il emmène tout le petit monde manger des gâteaux.

Sur son passage, le « petit président » rencontre le « grand président », il lui prend tranquillement le bras, et tout en s'en allant avec lui :

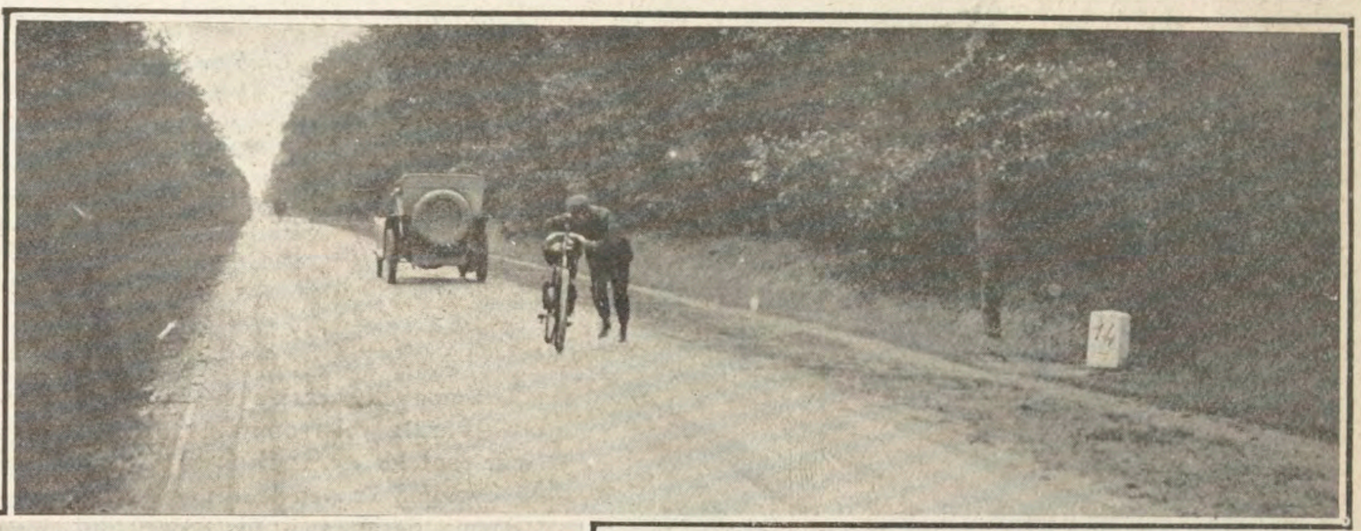
— Mon cher confrère, lui dit-il, je vais vous donner un conseil que je crois excellent; quand vous aurez des ennuis avec les membres de votre comité... faites donc comme moi... Distribuez-leur des babas!

J.-B. OFFENBACH.

La Coupe Internationale des Motocyclettes

Le Motocycle-Club de France vient de créer une Coupe Internationale réservée aux motocyclettes. Cette coupe se disputera le 25 septembre prochain sur un circuit de 270 kilomètres passant par Dourdan, Ablis, Saint-Arnoult. L'épreuve éliminatoire qui servira à désigner les trois représentants de la France dans cette course sera courue dimanche prochain sur le même parcours que celui de la Coupe.

Nous publions ci-dessous les parties les plus intéressantes de cette route que nous sommes allé reconnaître la semaine dernière.



La borne 14 sur la route de Dourdan à Saint-Arnoult.
C'est de cette borne que sera donné le départ de la Coupe Internationale.

La sortie de Dourdan neutralisé.
Après Dourdan, on prend la route de la Forêt-le-Roi.

La motocyclette avait été quelque peu négligée cette année. D'ordinaire, elle bénéficiait de la grande course internationale, celle qui mettait aux prises toutes les catégories de véhicules, et c'est ainsi que nous les vîmes successivement aux prises dans Paris-Berlin en 1901, dans le Circuit du Nord et dans Paris-Vienne en 1902, dans Paris-Madrid en 1903. Mais en 1904, nous ne leur avons en France ouvert aucune course. La raison en fut bien simple. Par suite de la perte de la Coupe Bennett, il fut décidé que la grande course serait consacrée aux éliminatoires, de façon exclusive.

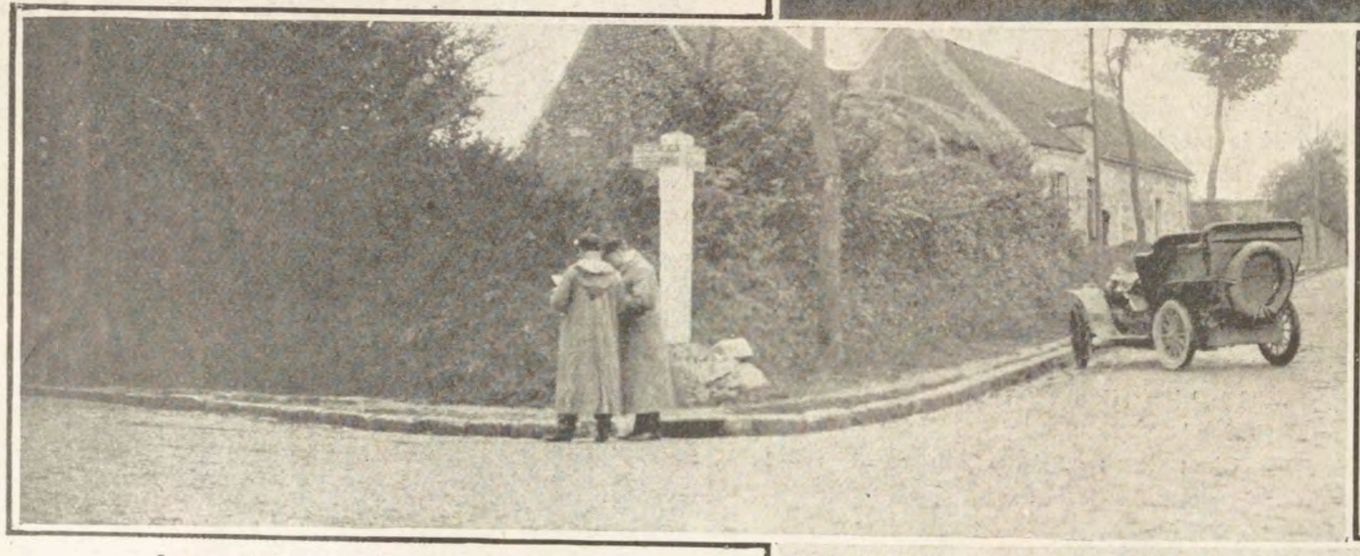
Et dans ces éliminatoires, les premières éliminées furent naturellement les motocyclettes. La Coupe Gordon-Bennett étant réservée aux véhicules de plus de 400 kilos et les motocyclettes en pesant au maximum 50, la question, suivant une formule célèbre, ne fut même pas posée.

Nos voisins de Belgique, qui n'avaient pas les mêmes motifs que nous, purent se montrer moins exclusifs, et leur grande course annuelle, le Circuit des Ardennes, comporta une journée réservée aux motocyclettes, le petit Circuit d'Arlon.

Nos voisins étaient bien préparés, couraient chez eux, et possédaient des machines fort remarquables, car en Belgique, l'absence de chaussées macadamisées sur la plupart des routes et l'abondance de trottoirs cyclables ont donné à la motocyclette un rapide et brillant essor. Aussi remportèrent-ils la victoire.

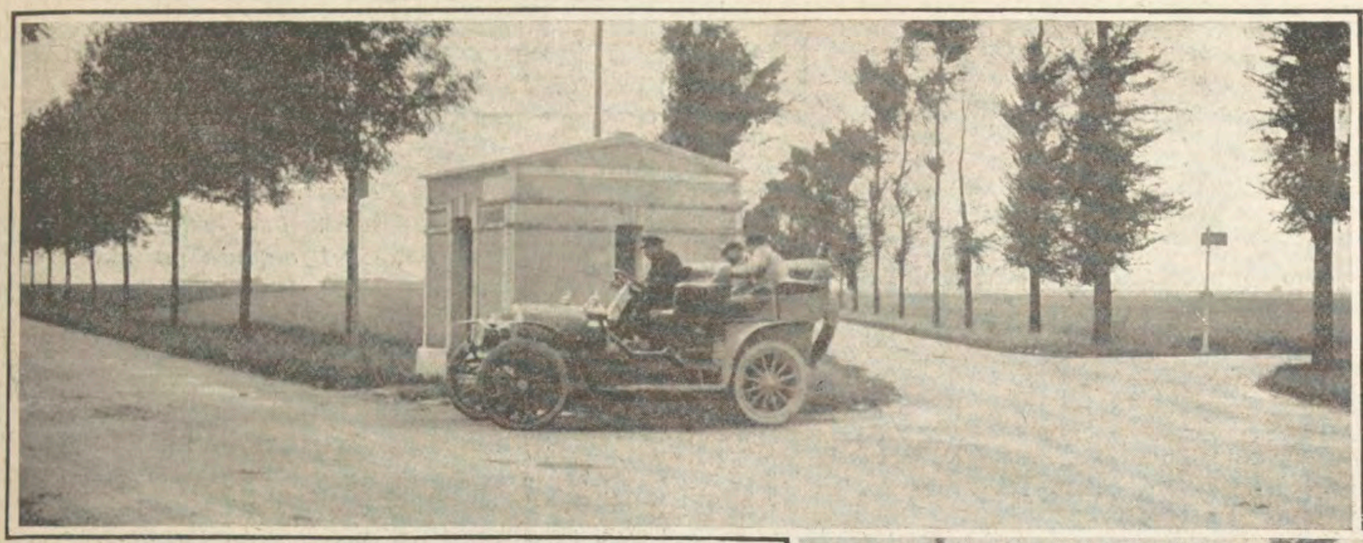
Ce qu'on rencontre sur la route.
Un troupeau de moutons. Espérons que la route sera plus déserte le jour de la course.

On a trouvé fort justement en France qu'il était dur de nous voir déposséder de notre titre de victorieux, et que, peut-être, l'absence totale de course de fond à l'intérieur en était la cause. Il faut se préparer pour vaincre, et, certainement, il n'y avait



Le carrefour de la Forêt-le-Roi.
Suivre la route tout droit et ne pas s'engager dans celle où se trouve l'automobile.

La sortie de la Forêt-le-Roi neutralisée.
Les traversées de la Forêt-le-Roi, Saint-Arnoult, Dourdan et Ablis sont les quatre seules parties neutralisées du parcours.



Le premier virage dangereux.
On quitte la route d'Etampes pour prendre celle de Chartres.

pas eu le bel effort donné en vue de grandes courses internationales annoncées et connues un an à l'avance.

D'ailleurs, la motocyclette manquait de sa grande épreuve internationale.

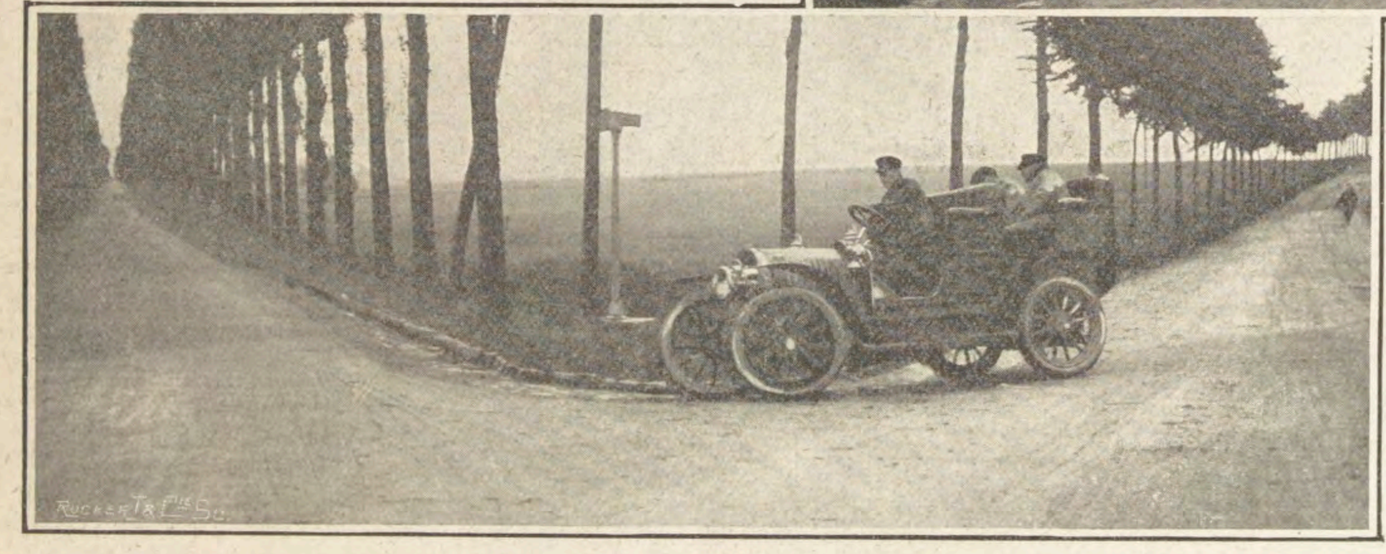
Les voitures et les voitures légères qui ont le Circuit ont aussi la Coupe Gordon-Bennett. Les compétitions gagnent à être précisées et présentées de façon nationale.

Le carrefour d'Authon-la-Plaine.
Suivre tout droit et laisser à droite Authon-la-Plaine.

Le seul passage à niveau du parcours.
Le passage à niveau d'Ablis, rarement fermé.

De là à la création d'une coupe internationale qui serait pour les motocyclettes ce que la Coupe Bennett est pour les voitures, il n'y avait qu'un pas.

Il vient d'être franchi, et, dimanche, nos meilleurs fabricants français se mettront en ligne pour demander à la victoire de désigner les trois meilleurs d'entre eux, qui nous soutiendront dans cette lutte nouvelle avec l'étranger.



Pour ceux qui se tromperont.
Si par hasard on manquait le virage d'Ablis, on pourrait continuer jusqu'à celui-ci, mais, outre que ce ***n'est*** *pas le parcours, c'est un peu plus long.*

L'entrée d'Ablis neutralisé.
Tourner à droite et ne pas continuer tout droit la route qui conduit à Rambouillet.

Car l'étranger a vite relevé le gant. La Belgique, notre plus sérieux adversaire, n'a pas encore bougé, et peut-être préférera-t-elle rester sur le succès du Circuit, mais l'Allemagne, toujours active et en avant, l'Angleterre, cette patrie du cycle, et l'Autriche vont se mettre en ligne le 25 septembre.

Le Motocycle-Club à qui revient l'honneur de cette initiative a trouvé pour faire courir l'épreuve un fort joli circuit, d'une cinquantaine de kilomètres environ, que le préfet de Seine-et-Oise, M. Poirson, a fort aimablement autorisé.

Nous sommes dernièrement allé voir cette route sur une 18-chevaux Hotchkiss qui a merveilleusement enlevé ce beau parcours. La route est splendide, en effet, et elle comprend plusieurs tronçons de routes classiques. Tout d'abord, la fameuse route de Saint-Arnoult à Dourdan, avec son palier idéal; la route d'Etampes par la Forêt-le-Roi, avec sa côte bien connue de tous les coureurs de Bordeaux-Paris; la route d'Etampes à Ablis, c'est-à-dire l'ancienne route des critériums de motocycles et motocyclettes, et enfin la route d'Ablis à Saint-Arnoult.

On voit qu'il y a là un quadrilatère de choix, assez varié comme terrain, quoique le palier domine nettement, et qui permettra de fort belles allures.

On y dépassera certainement les vitesses atteintes jusqu'ici et dont la plus grande a été celle de 60 kilomètres à l'heure de moyenne.

Il est vrai que sur deux roues...

Rappelons aux concurrents que le départ sera donné à l'endroit indiqué par notre photographie, à la borne 14, à 6 kilomètres de Dourdan et à 2 kilomètres de Saint-Arnould, sur la route des records du kilomètre.

GEORGES PRADE.

Le Match à huit rameurs Paris-Francfort

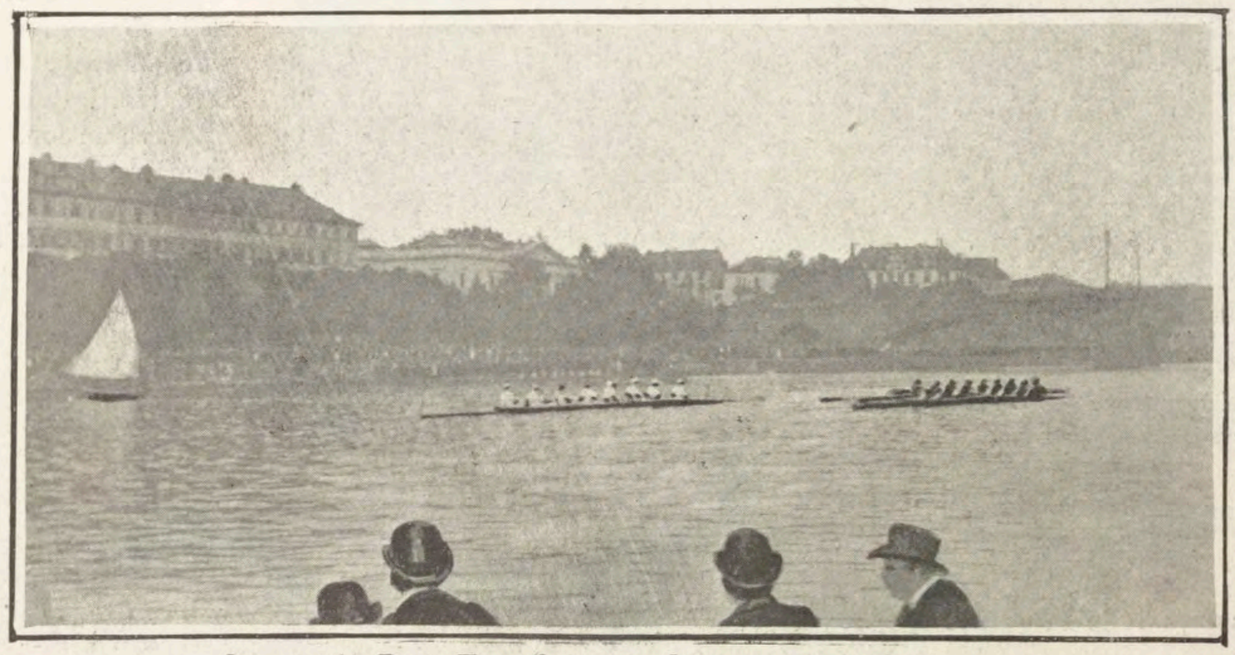
Pour la quatrième fois s'est couru, dimanche dernier à Francfort, le match à huit rameurs mettant aux prises une équipe parisienne contre une équipe francfortoise. Cette course est désormais entrée dans l'histoire du Rowing. Ses premiers pas furent chancelants. C'est aujourd'hui une grande fille qui marche toute seule... et qui grandira.

♣ ♣ ♣

Tous les rowingmen ne peuvent vraiment que souhaiter longue vie et prospérité à cette belle épreuve qui a contribué et contribuera encore à relever l'aviron qui, réellement, tombait en désuétude chez nous.

Grâce à elle, nos cours d'eau parisiens ont retrouvé une grande partie de leur activité. Les « cafouilleux » ont pris goût de nouveau à ce joli sport et quelques-uns sont venus prendre rang dans nos sociétés.

Encore quelques efforts et nous reverrons les beaux jours d'autrefois ; les beaux jours de régates où nos rameurs tenaient dans les épreuves internationales une place toujours honorable, souvent, très souvent glorieuse.



Le match Paris-Francfort. — La course se dessine...
Quinze cents mètres après le départ, Francfort mène par une longueur.

A ce point de vue, et je suis heureux de le dire en passant, les « Internationales » de cette année ont été de tous points réussies.

Revenons à notre match.

Je ne reparlerai pas des événements plutôt pénibles, qui, du côté parisien, marquèrent les débuts de ce match. Je veux croire qu'il n'y a eu que des malentendus. Si parfois il y eut des explications... orageuses, je veux croire aussi que chacun n'était animé que du désir d'être utile au sport.

Ne considérons que le résultat.

Eh bien, le résultat est des plus satisfaisants.

— Mais, me dit un rameur, nous avons été battus l'année dernière et cette année encore !

— Qu'importe, ai-je répondu, nous avions gagné les deux années précédentes. Nous voilà n'ont pas perdu leur temps. Ils ne se sont pas non plus endormis sur leurs lauriers, puisqu'ils ont encore triomphé cette année.

Alors il me semble qu'il serait peut-être bon à notre tour de suivre leur exemple. On me dira que l'équipe parisienne n'avait rien négligé pour vaincre. J'en suis convaincu. Pourtant, dans l'équipe qui a gagné l'éliminatoire parisienne je vois Pichard, et Pichard n'était pas à Francfort.

— Il en a été empêché, me dit mon rameur de tout à l'heure.

Les derniers préparatifs.
Un peu de graisse sur l'embarcation pour partir plus vite.

manche à manche. Tout me paraît pour le mieux. Chacun va travailler pour gagner la belle, c'est une belle course en perspective.

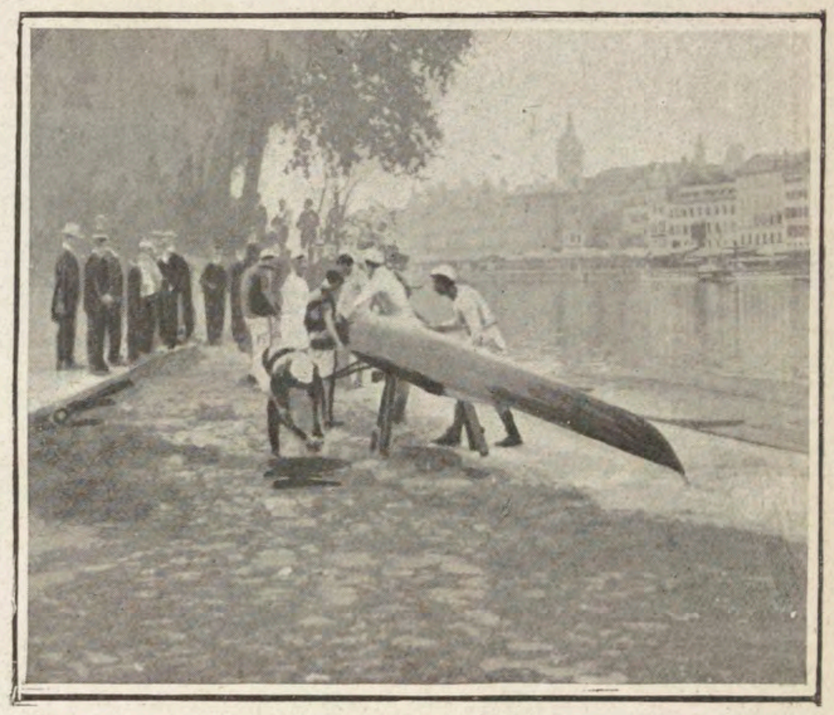
Mais mon rameur qui a son idée ajoute :

— Tout de même, voyez-vous, il aurait mieux valu « gratter » les Francfortois cette année. D'abord nous serions en avance sur eux et puis on va *encore* dire que les rameurs français sont des « galettes ».

J'ai alors ajouté :

— Non, on ne dira pas *encore* que les rameurs français sont des « galettes », car leur défense a été très belle. J'accorde qu'au seul point de vue du sport français il aurait été préférable que nous fussions vainqueurs, mais puisque nous avons été battus, c'est que, sans doute, nous étions les moins bons, alors tout est bien, car sportivement parlant, ce sont les meilleurs qui doivent gagner.

D'ailleurs, il paraît que l'an dernier, pour arriver à vaincre, les rameurs de Francfort s'étaient imposé un entraînement sévère. Ils



La mise à l'eau du bateau de l'équipe parisienne.
Attention aux pointes de pieds !

— C'est fâcheux assurément, mais il aurait mieux valu ne pas le faire monter en vue de l'éliminatoire, puisque l'on n'était pas certain de l'avoir le jour de la course, son abstention forcée étant de celles que l'on pouvait prévoir.

Mais assez raisonné. Somme toute, et c'est là le point important, la course a eu son succès habituel.

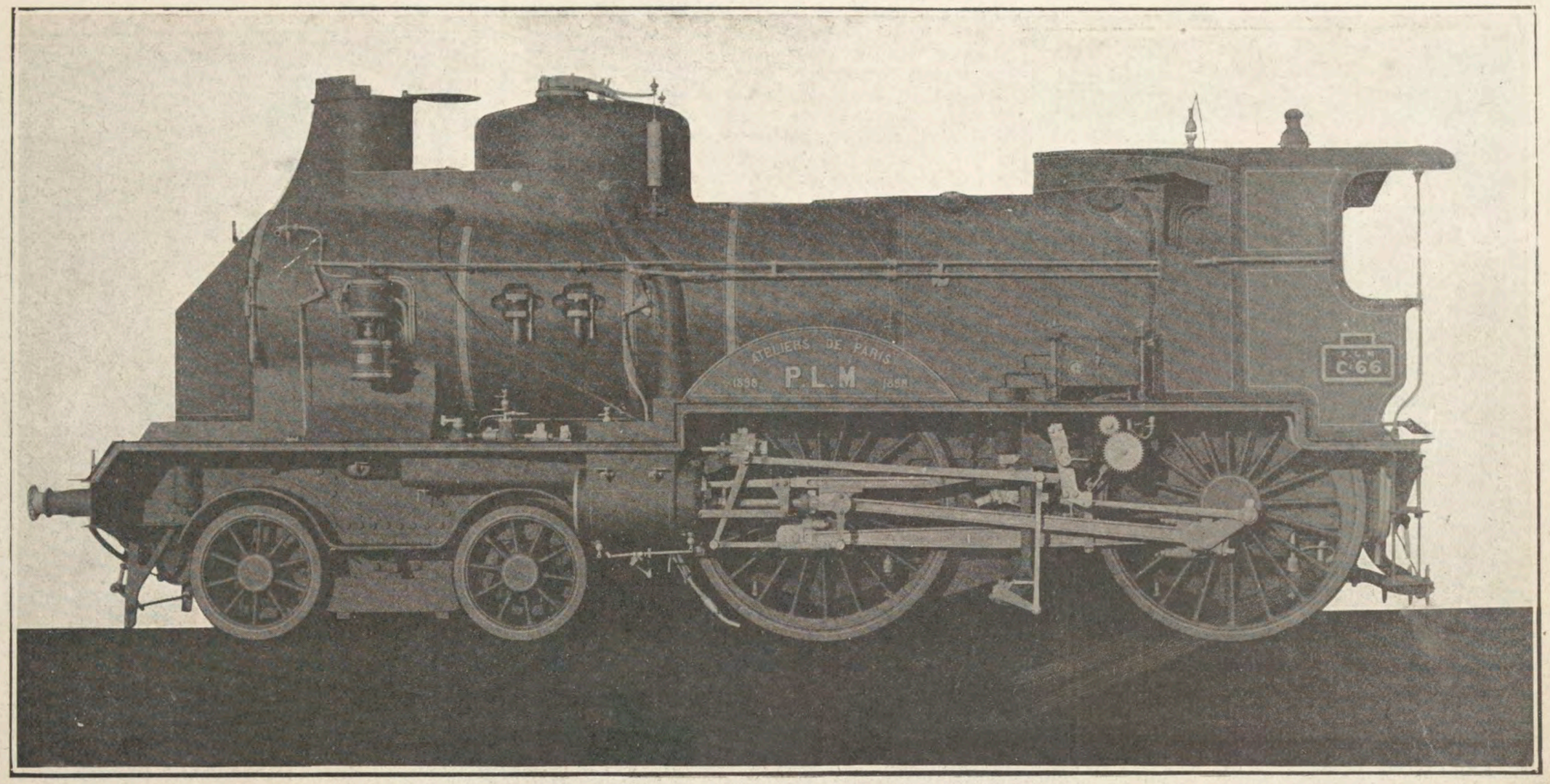
Il y a deux ans, lorsque nos couleurs furent victorieuses à Francfort, nos hôtes surent nous faire une ovation chaleureuse, grandiose même. Félicitons à notre tour l'équipe de la Frankfurter Regatta-Verein de sa belle victoire, sans réserve et bien sincèrement. Pour ma part je ne lui ménage pas mes compliments.

Le magnifique challenge « le Jason », don de M. Louis Doyen, mérite qu'on travaille pour obtenir l'honneur d'y inscrire son nom, et je sais nombre de grands rameurs d'autrefois qui auraient donné beaucoup pour cela.

EDMOND MAGNEZ.

L'arrivée.
Francfort a gagné par trois mètres.

UN NOUVEAU RECORD DE PARIS A NICE EN 13 HEURES



La locomotive Compound à quatre cylindres, de 1.000 chevaux de force, du nouveau train Paris-Nice.

La Compagnie P.-L.-M., toujours à l'affût du progrès, vient de créer un train rapide entre Paris et Nice. Ce train fonctionnera très prochainement. Il quittera Paris chaque matin, à 9 heures, et arrivera à Nice le même jour à 10 h. 50 m. Il couvrira donc le trajet qui est de 1086 kilomètres, en 13 h. 50 m., ce qui correspond à une vitesse commerciale de 78 kil. 1/2.

C'est la plus grande vitesse accomplie jusqu'ici sur une distance supérieure à 1000 kilomètres.

Mais pour la réaliser sur un parcours aussi long, il faut, pendant la plus grande partie du trajet, marcher à 97 et 100 kilomètres à l'heure.

La locomotive du nouveau rapide est une puissante Compound à quatre cylindres qui a plus de 1000 chevaux de force. Elle pèse, avec son tender, et en ordre de marche, 93.000 kilos.

Outre le tender, elle traînera trois grandes voitures à boggies, une voiture pour le restaurant et un fourgon pour les bagages.

Les places du nouveau train seront limitées.

Encore un record à l'actif de l'industrie française !

LE CONCOURS HIPPIQUE DE SPA

CHAQUE année, la coquette station balnéaire de Spa convie les sportsmen à une série de fêtes sportives toujours très réussies. Le concours hippique obtient toujours un éclatant succès et nombreux sont les habits rouges et les officiers qui y prennent part ; le comité d'organisation de ce concours ne craint pas les innovations; c'est à lui que nous devons les « parcours de chasse » et les championnats de saut.

On peut bien dire que les meilleurs chevaux sauteurs de Belgique, de France, d'Angleterre et d'Italie se trouvent réunis à Spa. Le prix, cette année encore, est revenu à un gentleman français, M. H. de Mumm, bien connu des habitués de nos concours hippiques ; avec son cheval Conspirateur, un vétéran des succès, il a franchi le mur à 2 m. 10 de hauteur. Son très habile cavalier a essayé de lui faire franchir 2 m. 30, mais Conspirateur a échoué dans cet essai hardi. Conspirateur, cette année, a fait une ample moisson de championnats de saut, soit qu'il fût monté par son propriétaire, soit par le lieutenant Crousse.

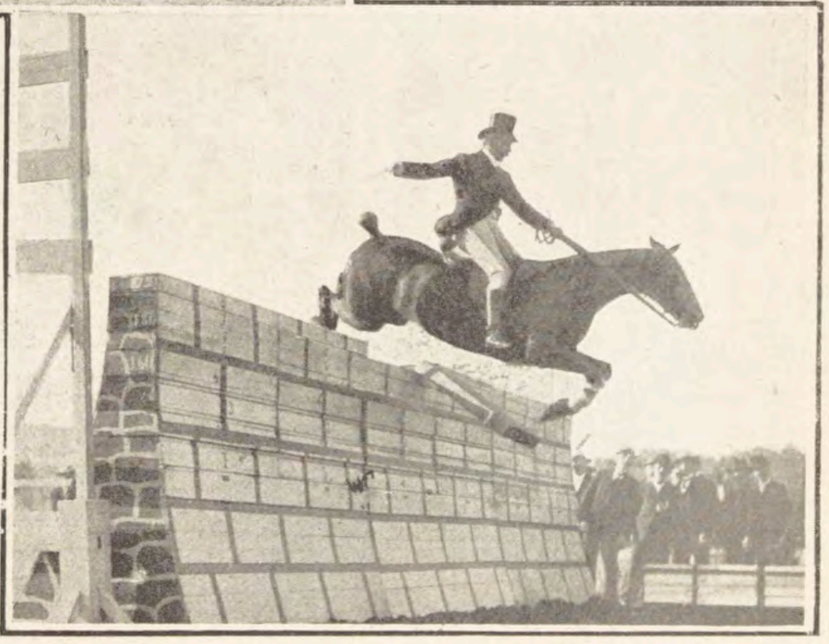
C'est en Belgique qu'un cheval sauta pour la première fois deux mètres ; et le brillant sauteur, qui appartenait à M. Van de Polle, fut acheté par un directeur de cirque.

P. M.

Les lauréats des prix internationaux.

De gauche à droite, M. J. de Crawhez, sur Royal Beauty, Médaille d'Or de rappel de 1er prix 1903; M. de Siuçay, sur Bouton d'Or; M. Googh, sur Maize, 1er prix de chevaux de selle 1904.

Le championnat de saut en hauteur.
Conspirateur, *à M. de Mumm, sautant 2 m. 30. Premier prix.*



Le championnat de saut en hauteur.
M. Philippot sautant 2 mètres.

UN SAUT DE 15 METRES EN AUTOMOBILE

L'Auto-Bolide perfectionné.

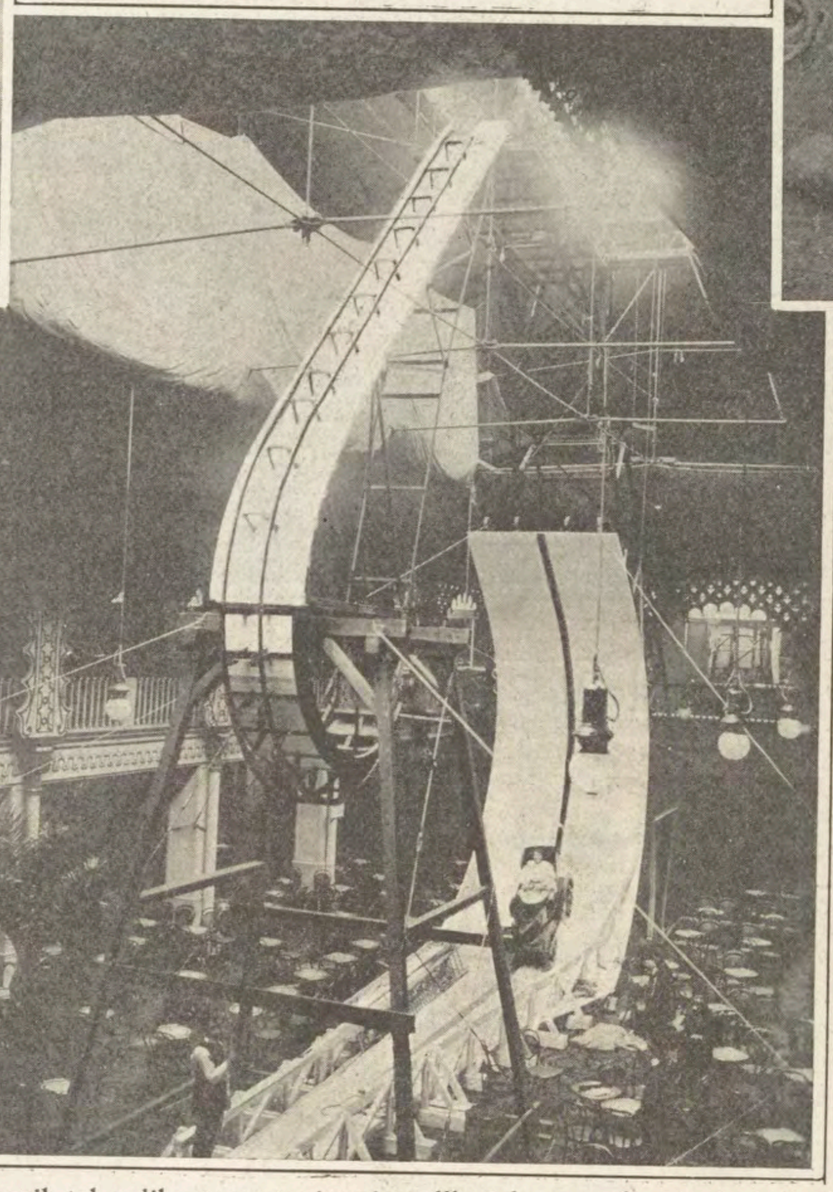
Mlle Mauricia de Tiers qui boucle la boucle en automobile.

DANS le hall vide où la lueur du jour qui tombe du plafond vitré met une clarté crue et laisse des trous d'ombre, au milieu des tables et des chaises amoncelées, dans le fracas des tentures qu'on cloue, des portants qu'on déménage, nous sommes là quelques-uns qu'amena une invitation un peu mystérieuse.

« 5 heures ! répétition de l'Auto-Bolide. »

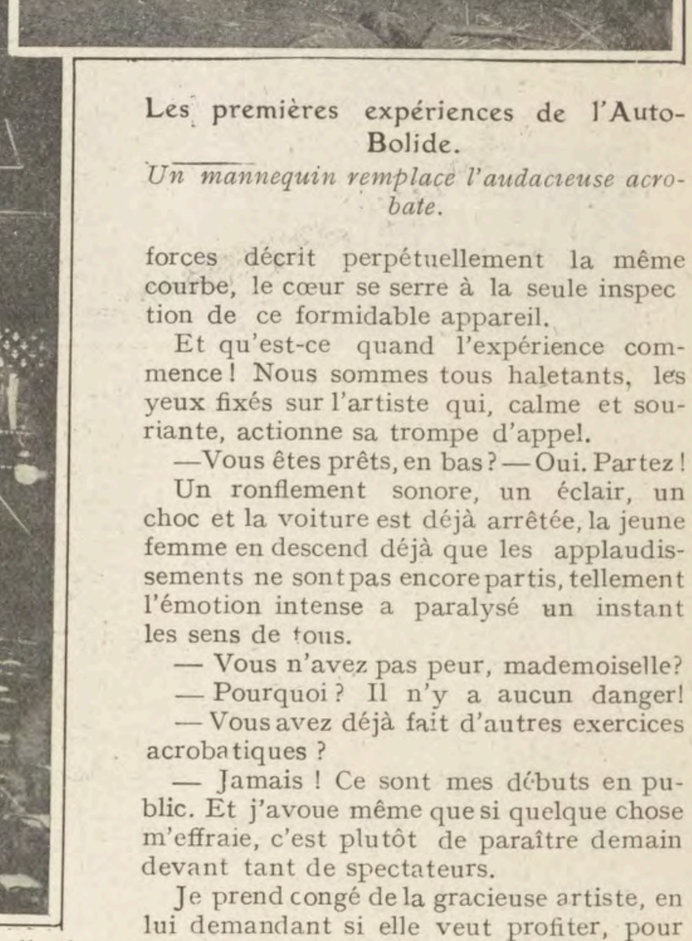
Au milieu du hall, un échafaudage s'élève, énorme, mystérieux. Toutes les descriptions qu'on en pourrait faire ne vaudront pas un simple coup d'œil sur les photographies ci-contre. L'objectif voit mieux que l'œil et décrit mieux que la plume.

Mais voici l'artiste elle-même, grande mince, une tête fine qu'éclaire un gai sourire, portée haute, sur un corps un peu élancé, des cheveux aile de corbeaux, deux yeux noirs qui regardent, clairs, les yeux d'une qui ne connaît pas la peur. C'est Mlle Mauricia de Tiers, l'air d'une Italienne, mais qui a préféré naître dans le Puy-de-Dôme. Elle nous présente son engin, une voiture automobile, basse, étroite, avec quatre petites roues qu'encerclent d'énormes pneumatiques, et elle nous explique son « numéro ». La voiture descend la pente (80 o/o!) puis, suivant la courbe, elle se renverse entièrement et au moment où elle se trouve la tête en bas, elle bondit dans le vide. Sous la double influence de la vitesse acquise et de la force centrifuge, elle décrit dans l'espace, toujours la tête en bas, une parabole, puis ses roues viennent heurter la piste située en face, après un saut de 12 mètres en ligne droite, de 15 mètres par suite de la courbe, et là, elle redescend ; c'est l'arrivée de toutes les boucles. Mais le début, mais le saut dans le vide, sont des nouveautés, d'effrayantes nouveautés. On a beau se dire que l'algèbre ne se trompe pas, que les lois physiques sont immuables et qu'un mobile soumis à l'influence des mêmes forces décrit perpétuellement la même courbe, le cœur se serre à la seule inspection de ce formidable appareil.



L'appareil tel qu'il est construit aujourd'hui dans un des music-halls de Paris.

Mlle Mauricia de Tiers, après avoir dégringolé la pente, est retombée sur l'autre partie de l'appareil et redescend à toute allure.



Les premières expériences de l'Auto-Bolide.

Un mannequin remplace l'audacieuse acrobate.

Et qu'est-ce quand l'expérience commence ! Nous sommes tous haletants, les yeux fixés sur l'artiste qui, calme et souriante, actionne sa trompe d'appel.

—Vous êtes prêts, en bas ? — Oui. Partez !

Un ronflement sonore, un éclair, un choc et la voiture est déjà arrêtée, la jeune femme en descend déjà que les applaudissements ne sont pas encore partis, tellement l'émotion intense a paralysé un instant les sens de tous.

— Vous n'avez pas peur, mademoiselle?

— Pourquoi ? Il n'y a aucun danger!

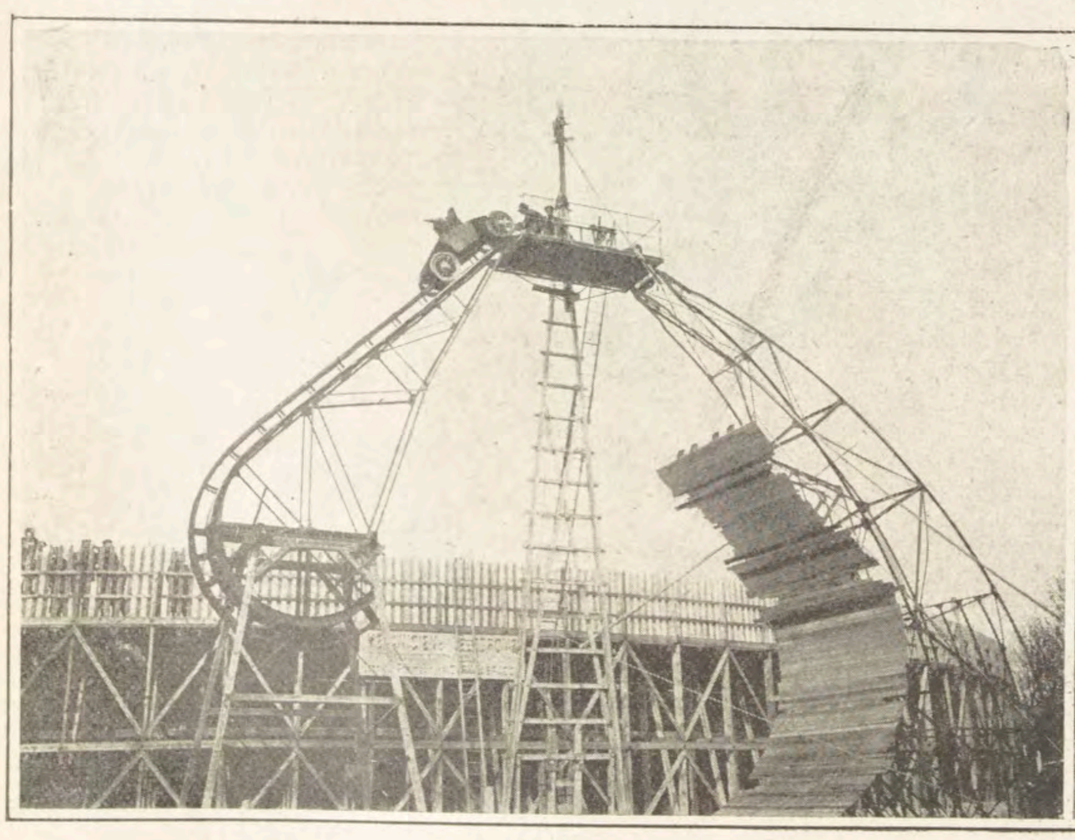
— Vous avez déjà fait d'autres exercices acrobatiques ?

— Jamais ! Ce sont mes débuts en public. Et j'avoue même que si quelque chose m'effraie, c'est plutôt de paraître demain devant tant de spectateurs.

Je prend congé de la gracieuse artiste, en lui demandant si elle veut profiter, pour rentrer dans Paris, de ma 24-chevaux.

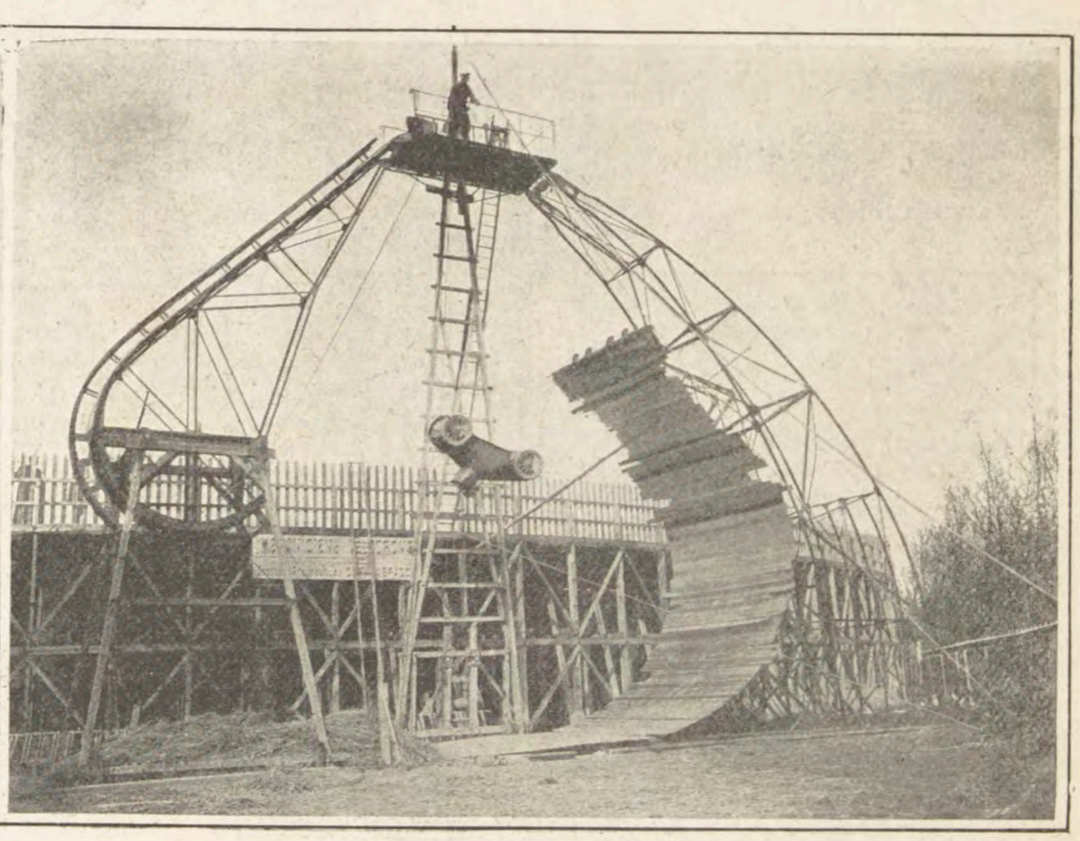
— Oh ! non, s'écrie-t-elle, je n'aimerais pas monter dans ces autos, ça va trop vite!

H. DE V.



Le premier appareil installé au vélodrome Buffalo.

Le départ de l'Auto-Bolide, avec le mannequin qui servit aux premières expériences.

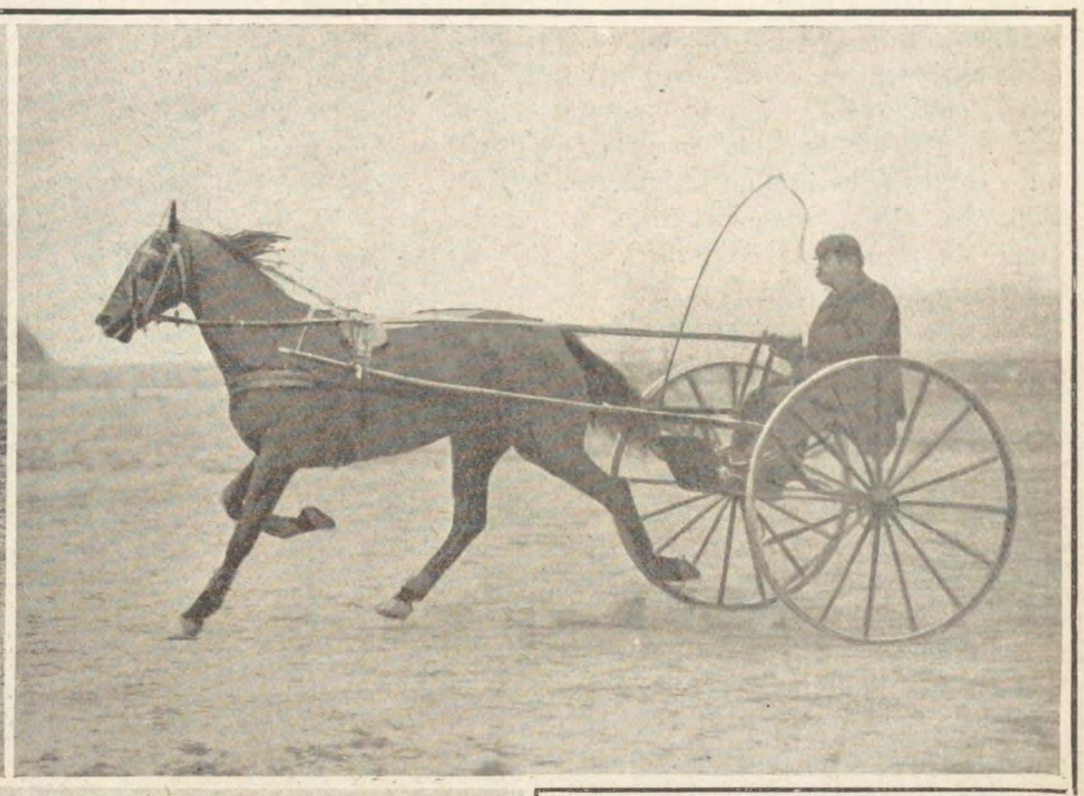


Une expérience malheureuse.

Plusieurs fois, au cours des premiers essais, l'automobile se trouva projetée à terre. Fort heureusement l'appareil a été modifié depuis.

CHEZ LES TROTTEURS

Poulain attelé à un sulky de dressage; préparation à l'entraînement.



L'ancien sulky à grandes roues servant à l'entraînement.

C'était dimanche la réouverture de Longchamp, et pour la plupart des turfistes, ce jour a marqué la réouverture des courses dans la région parisienne; cependant, le dimanche précédent, Saint-Cloud avait rouvert ses portes et trois jours de la semaine, les trotteurs ont eu leurs réunions très intéressantes, mais, hélas! assez peu suivies. Peut-être que si le Demi-Sang nous donnait plus souvent des réunions mixtes, le grand public — celui qui fait recette aux tourniquets de l'entrée et aux guichets du mutuel — prendrait-il goût à ces épreuves de trotting, si utiles, quoi qu'en disent certains, et d'une si grande importance pour l'industrie chevaline.

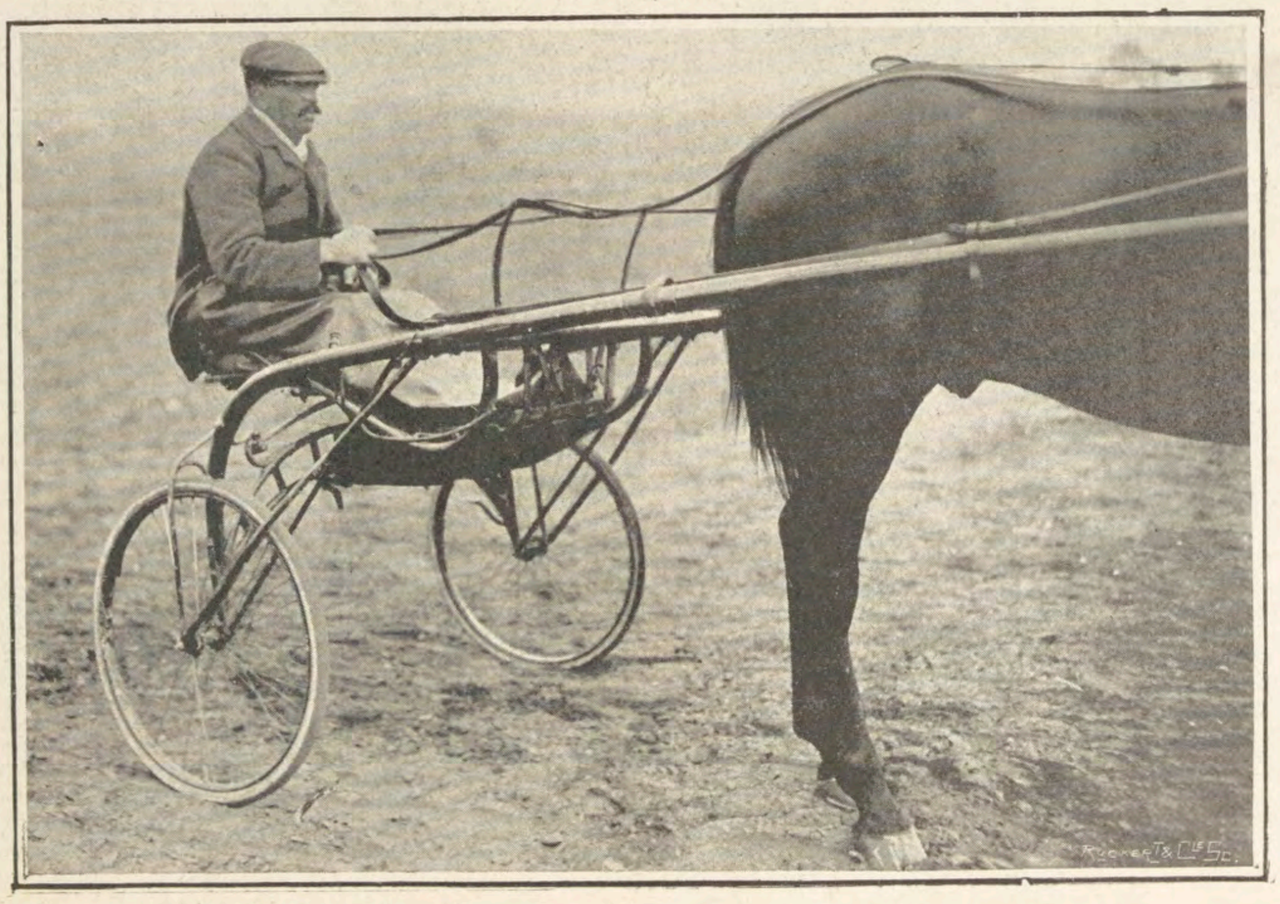
Un sulky d'entraînement à petites roues.

POURQUOI les courses de demi-sang jouissent-elles auprès du grand public d'une défaveur injustifiée? C'est pourtant un spectacle intéressant toujours, émouvant parfois, et le mutuel y fonctionne comme ailleurs.

Le trotteur est délaissé en France et l'on ne voit souvent dans les entraîneurs spécialisés dans le trotting que des maquignons normands. Erreur!

L'entraînement d'un trotteur exige autant de soins méticuleux, autant de surveillance, autant de doigté que l'entraînement d'un pur sang. Seulement, il faut bien le dire aussi, si ces entraîneurs étaient plus communicatifs, plus liants, ils auraient obtenu dans la hiérarchie sportive le même rang que les entraîneurs de pur sang. Et puis, il n'y a pas de « centres d'entraînement », comme Chantilly ou Maisons-Laffitte; les uns sont à Joinville, les autres au Plant Champigny, d'autres aux alentours de Bagatelle, le plus grand nombre en province, dans les plaines de Normandie, dans le Centre et quelques-uns dans le Nord. Cela provient de ce que la plupart des propriétaires sont en même temps éleveurs, et qu'ils n'élèvent pas seulement le demi-sang trotteur, mais également le cheval de service et qu'ils sont les fournisseurs de nos grands marchands de chevaux parisiens.

Je me suis laissé dire que le fameux Leigh avait entraîné des trotteurs en Amérique. Si depuis sa venue en France, il a eu l'occasion de rendre visite à quelques-uns de nos entraîneurs de trot, il a certainement dû être étonné.



L'entraîneur Visa, sur son sulky d'entraînement.

Chez nous, beaucoup de propriétaires de trotteurs sont leurs propres entraîneurs; eux ou leurs fils montent ou drivent, et les courses ont l'air de se passer en famille. Pour donner aux épreuves de trot l'importance qu'elles devraient avoir, il faudrait transformer complètement la *base*, c'est-à-dire qu'après entente entre propriétaires, entraîneurs, jockeys et drivers, il s'agirait de créer un Chantilly du trot; les emplacements ne manquent pas, mais les dépenses seraient grandes et la prodigalité est le moindre des défauts de nos trottingmen. Autrefois, les demi-sang n'avaient qu'un nombre assez restreint de « journées » et les épreuves étaient dotées de modestes, de très modestes allocations; quand il se disputait un prix de 5.000 francs, c'était un événement;

aujourd'hui, ils ont au calendrier sportif un nombre raisonnable de journées, des prix de 50.000 francs, de très nombreux prix de 10.000 francs, un budget qui est passé de 1.560.000 francs en 1895 à 2.320.000 francs en 1903, et les propriétaires n'ont pas fait un pas en avant; ils se plaignent toujours au Comité du Demi-Sang, on leur accorde tout, et leur reconnaissance est plutôt... modeste. Ce sont des gens renfermés, on les dirait investis d'un sacerdoce ! Il serait pourtant si simple de leur part de s'attirer les faveurs du public, de ce public qui aide les Sociétés à marcher de l'avant.

Créer un mouvement autour des épreuves de trot n'est pas chose facile; le Comité du Demi-Sang a essayé; certains écrivains hippiques, d'une compétence rare, comme Louis Baume, ont tout fait pour intéresser les turfistes aux luttes des demi-sang; c'est à peine si deux ou trois propriétaires les y ont aidés.

L'entraîneur de trotteurs appartient à une espèce particulière; c'est un homme charmant, rond, de commerce agréable en dehors de son écurie ou loin du champ d'entraînement. Mais n'essayez pas de pénétrer ses... secrets; entre eux ils se jalousent et jouent au plus malin, et finalement ce sont eux qui pâtissent de cet état de choses. Parmi les entraîneurs de pur sang, les jalousies sont peut-être plus vives, mais au moins rien ne paraît. Peut-être que si un ou deux entraîneurs américains venaient s'installer en France, les Normands se sentiraient les coudes, et, sans se syndiquer, ils se rapprocheraient. Cependant, je dois constater qu'il y a un grand progrès au point de vue de l'installation des « écuries ». Certains entraîneurs, Visa et Bassigny entre autres, qui voisinent au Plant-Champigny, ont fait, ces dernières années, construire des installations qui ne le cèdent en rien aux élégantes écuries de Chantilly ou de Maisons-Laffitte ; ils ont des pistes particulières sur lesquelles ils dressent et entraînent leurs pensionnaires et qui sont, ma foi, fort bonnes.

Comment on attelle un trotteur au sulky d'entraînement.

Sur la piste particulière de Visa.
Le chronométrage d'un essai.

Certes, le métier d'entraîneur de trotteurs n'est pas, comme on dit en Normandie, un « métier de fainéant »; le dressage est très délicat, l'entraînement très spécial. Nos demi-sang, sans avoir la nervosité des pur sang, ne sont pas toujours commodes, et la première fois qu'on les monte ou qu'on les attelle, c'est une séance un peu mouvementée, souvent. Leurs membres délicats exigent de multiples soins, bains, frictions, massages, etc. Quand l'animal est dressé à supporter la selle ou le harnais, il s'agit de lui donner l'allure, et feu M. Vitet, de l'Académie française, s'il revenait sur terre, serait bien étonné, lui qui prétendait que « jamais on ne réussirait à faire trotter deux chevaux ensemble, sans qu'au bout de vingt pas, il y en ait un qui prenne le galop ».

L'allure naturelle du cheval n'est pas le trot, c'est le galop ; lâchez un cheval en liberté, voyez les poulains dans les prés, leur première allure, c'est le galop; aussi le talent de l'entraîneur de trotteurs — en dehors des soins qui sont à peu de chose près les mêmes pour le pur sang que pour le demi-sang — est d'apprendre au cheval à trotter, et quand il sait trotter, de lui faire allonger le trot au maximum de vitesse, sans jamais essayer une foulée de galop. Que de leçons il faut pour obtenir ce résultat, et quelle patience aussi !

On fait beaucoup en France le pur sang pour les courses, tandis que les courses sont faites pour le demi-sang ; les épreuves publiques ne sont pas un débouché suffisant, et n'ont comme utilité que la recherche d'un animal robuste et rapide, de bon sang et endurant, capable de produire ; la course est un moyen de sélection, et les non-valeurs, trouvent leur placement dans le commerce.

Peut-être tout cela changera-t-il le jour, et cela vaudrait peut-être mieux, où l'on créera, comme en Russie, une race de trotteurs de courses, alors nous aurons des propriétaires qui feront exclusivement du trotteur d'hippodrome.

PAUL MÉGNIN.

Le bain de pieds d'un trotteur.

La rentrée à l'écurie, après l'entraînement.

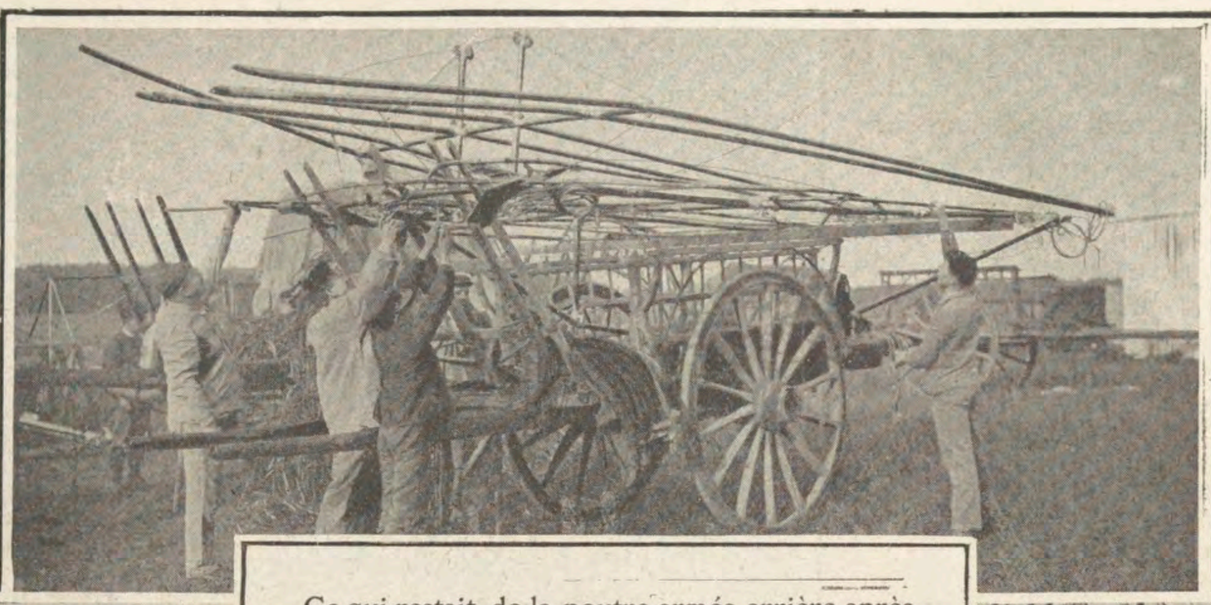
LA FUGUE DU *LEBAUDY* 1904

Nous avons parlé dans notre précédent numéro de l'escapade du *Lebaudy* 1904 et de son atterrissage à Serquigny, à 80 kilomètres environ de Moisson. Dans sa chute, le *Lebaudy* s'était quelque peu endommagé et il fut nécessaire pour dégager la nacelle et les diverses armatures en tubes et fils d'acier de faire place nette autour du ballon et de pratiquer, en abattant les taillis, une large voie aboutissant à la route.

L'enveloppe fut pliée et mise dans une bâche. Le moteur, intact, fut placé dans une caisse. Seuls, les plans et la poutre armée à section cruciale ont été faussés. MM. Julliot et Juchmès ont installé cet immense matériel, dont le poids total excède 3.000 kilos, sur une dizaine de charrettes à bœufs.

Etant donné le peu d'importance des avaries, M. Julliot estime que le *Lebaudy* entièrement remis en état pourra reprendre ses expériences dans cinq ou six semaines.

F. P.



Ce qui restait de la poutre armée arrière après l'atterrissage.

Le démontage de la nacelle.

Le transport de la nacelle.

Le Costume Féminin en Automobile — Été et Hiver

UN GRAND CONCOURS D'ACTUALITÉ. — OUVERT A TOUS ET A TOUTES

Dans un article sur la Femme en Auto, *M. Henri Desgrange, directeur de l'*Auto, *écrivait ceci :*

« Il faut que la poussière soit un redoutable ennemi pour que les femmes n'aient pas encore trouvé moyen, obligées qu'elles sont de se défendre contre elle, de créer pour la joie de nos yeux un costume de voyage qui ne soit pas la chose laide, affreuse, inesthétique qu'est leur costume d'automobile actuel. »

Ces lignes ont inspiré à notre directeur, M. Pierre Lafitte, l'idée d'organiser dans Femina *un nouveau Grand Concours doté de forts beaux prix, sur ce sujet ultra-moderne.*

SUJET DU CONCOURS

Créer pour la femme un costume à la fois pratique et élégant pour l'automobile, la protégeant contre la pluie, le soleil, la poussière, le vent et le froid, soit en été, soit en hiver.

Trois catégories sont établies:

1° **COSTUME** dans le sens le plus large du mot (vêtements, blouses, cover-coats, robes, fourrures);

2° **COIFFURE** dans le sens le plus large du mot, mais comprenant toutefois l'ensemble de la coiffure d'automobile, y compris les différents accessoires qu'elle comporte (voilettes, lunettes, postiches, capelines, chapeaux, etc.);

3° **ACCESSOIRES** (bottines, gants, épingles, plaids, etc.).

La plus grande liberté est donc laissée aux concurrents, sauf en ce qui concerne le nombre des envois. Chaque concurrent ne pourra, en effet, adresser plus de quatre envois, à son choix, pour chaque catégorie. Ces envois seront faits, bien entendu, sous l'entière responsabilité des concurrents.

PRÉSENTATION DES PROJETS

Les concurrents pourront envoyer à *Femina*, à leur choix, des dessins, des photographies ou des modèles exécutés; il leur est recommandé tout particulièrement, cependant, dans leur propre intérêt et pour faciliter les opérations du jury, d'envoyer des modèles exécutés, soit à grandeur naturelle, soit en réduction sur mannequin poupée.

CLOTURE DU CONCOURS

La clôture du concours est fixée irrévocablement au 20 novembre; à cette date, tous les envois devront être parvenus aux organisateurs suivant des conditions qui seront fixées ultérieurement et publiées dans les numéros de *Femina* des 1er et 15 octobre. Un droit de cinquante francs sera perçu pour chaque mannequin grandeur naturelle; les mannequins poupées et les têtes n'auront à acquitter qu'un droit de vingt-cinq francs, et ce droit ne sera que de dix francs pour les accessoires, dessins, photographies, etc.

EXPOSITION DES ENVOIS

Les envois les plus remarqués seront exposés au Salon de l'Automobile, qui attire tous les ans plusieurs centaines de mille de visiteurs au Grand Palais. M. Rives, organisateur du Salon, a bien voulu, en effet, réserver à cette exposition, qui sera un des principaux clous du Salon, une place toute spéciale. La question de présentation de chaque modèle mise à part, les concurrents seront déchargés de tous frais concernant cette exposition; ils seront simplement soumis aux règlements de police générale et spéciale du Salon de l'Automobile.

LES MEMBRES DU JURY

Le jury sera exclusivement composé d'artistes et de sportsmen choisis parmi les personnalités mondaines les plus en vue de l'Automobile Club; il pourra s'adjoindre, mais à titre purement consultatif, un ou plusieurs membres des chambres syndicales de la couture ou de la mode, pour lui fournir des indications techniques. Il fonctionnera sous le même régime et au même titre que les autres jurys du Salon de l'Automobile

PRIX ET MÉDAILLES

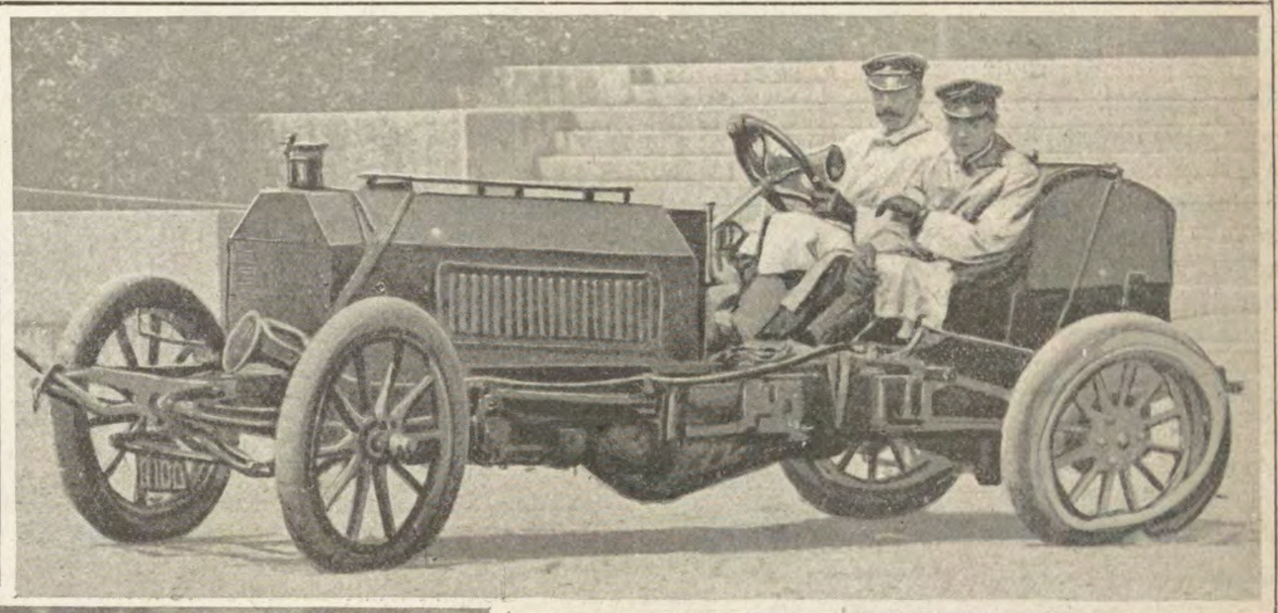
En dehors des prix spéciaux que *Femina*, à titre personnel, attribuera à ce concours; en dehors de la publicité considérable dont bénéficieront les envois particulièrement remarqués, tant à l'Exposition que dans les colonnes de *Femina*, le Salon de l'Automobile a mis à la disposition de *Femina* un certain nombre de médailles d'or, vermeil, argent, bronze, ainsi que des diplômes dans une quantité proportionnée au nombre et à la valeur des envois.

Nous engageons les concurrents à suivre attentivement les numéros de *Femina* des 1er et 15 octobre, 1er et 15 novembre, où ils trouveront les indications complémentaires de ce règlement; ils ont néanmoins maintenant tous les renseignements nécessaires pour se mettre à l'œuvre. C'est à eux de faire de ce concours ce qu'il doit être en réalité, une des plus grandes manifestations de la mode féminine moderne. Nous espérons donc que tous ceux qui s'intéressent aux questions qui touchent la parure de la femme, tiendront à y participer.

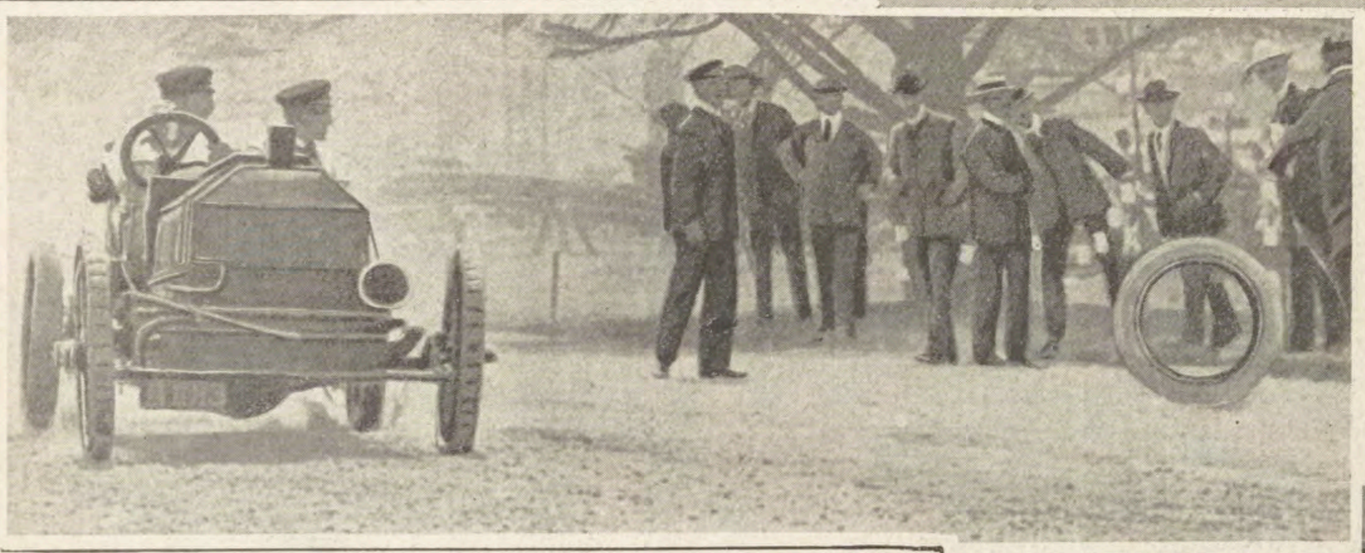
Les méfaits du Pneumatique - Une expérience rassurante

On a vite fait de mettre sur le dos de ces pauvres pneumatiques tous les méfaits du monde. Un chauffeur maladroit prend-il trop vite un virage, son pneu éclate, il va dans le talus. C'est la faute du pneu qui, en éclatant, l'a empêché de virer. Fait-il une embardée à 60 à l'heure, cogne-t-il contre un mur, et casse-t-il son nez et sa voiture, il donne comme excuse que le pneu, en éclatant, lui a fait faire une embardée. L'accident de ce pauvre Béconnais a donné à la question toute son acuité.

J'avoue que personnellement je reste très sceptique. Il y a en logique un vieux principe qui consiste à isoler chaque cause soupçonnée pour voir avec laquelle l'effet

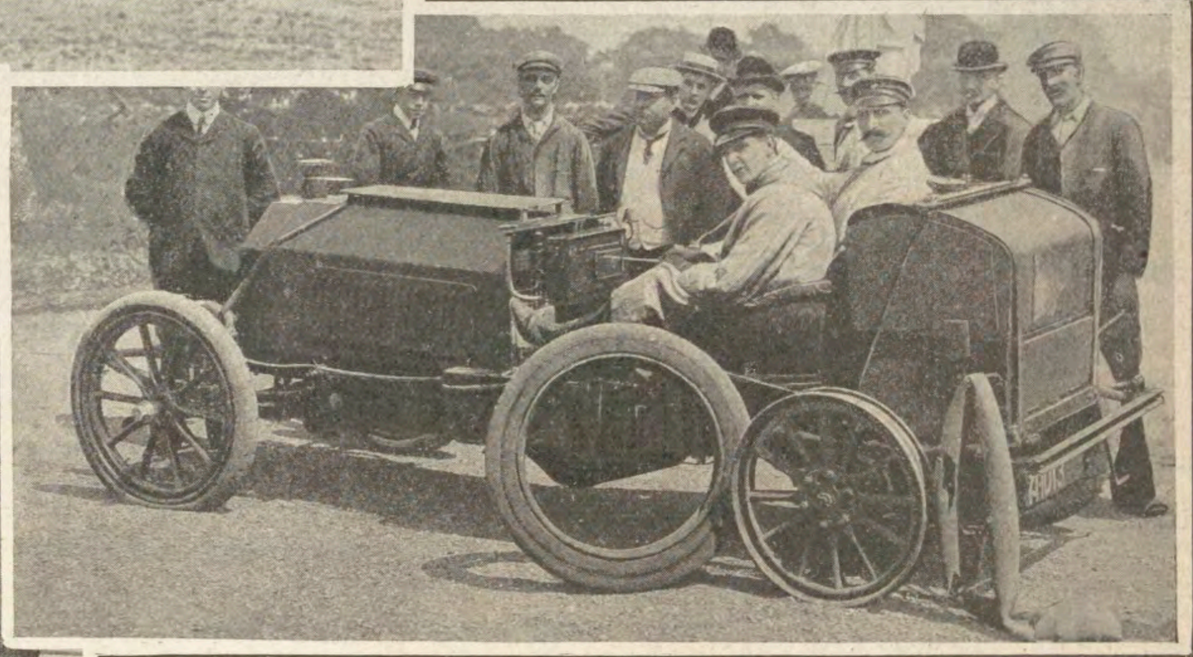


Départ d'une voiture de course, menée par S.-F. Edge, un pneu avant dégonflé et un pneu arrière ne tenant qu'à moitié.



Le pneu vient de sauter de la jante, et malgré le virage, la voiture n'a pas bougé.

se reproduit. Or, j'ai vu cent fois des pneus éclater, à l'avant, à l'arrière; j'ai moi-même été victime d'éclatements à toute allure; j'ai vu, au Circuit, à 140 à l'heure, Rigolly éclater de deux roues à la fois. Pas d'accident. Et voilà que le chauffeur anglais bien connu, S.-F. Edge, vient de faire une expérience décisive dont on trouvera ci-contre l'amusante et intéressante analyse illustrée. Vous voyez qu'à



La voiture à l'arrêt, montrant la roue gauche arrière sans pneumatique et la chambre à air en lambeaux.

Un joli petit tapis pour rouler du 100 à l'heure. Clous, tessons de bouteilles, etc.

100 à l'heure, avec des pneus malades, et même en virant, on se porte assez bien.

Ayez donc une bonne voiture, sachez conduire, et n'ayez pas peur du reste. Ce n'est pas votre pneumatique, c'est vous-même qu'il faut craindre.

GEORGES PRADE.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Le Mastic Mincelin

Parmi les nouveautés que nous avons présentées aux chauffeurs à l'occasion du dernier Salon, le Mastic Michelin a été accueilli avec une faveur très marquée.

Cela n'a rien de surprenant, d'ailleurs, car il répond à un besoin réel de l'automobile. Depuis longtemps, dans le public intéressé, on réclamait cet accessoire, indispensable; depuis longtemps aussi, nous poursuivions nos essais. Et n'était le souci constant que nous avons de présenter à nos clients que des produits sur la valeur desquels nous soyons absolument fixés, nous aurions pu, tout aussi bien, le lancer au Salon de 1902, c'est-à-dire un an plus tôt.

Nous avons donc la certitude aujourd'hui de livrer un bon produit.

Cependant pour qu'il soit jugé tel, il faut que les chauffeurs se pénètrent de sa destination exaete, de ses propriétés réelles et de ce qu'on peut raisonnablement en attendre, étant donné le but dans lequel nous l'avons créé.

On parait assez volontiers porté à croire que notre Mastic, dans la fabrication duquel n'entre pourtant pas une seule goutte de l'eau de la célèbre Fontaine de Jouvence, posséderait cette propriété assurément remarquable, mais non moins irréalisable, de rendre à de vieilles enveloppes toute leur fraîcheur, et surtout toute leur solidité d'antan.

Par conséquent, si flatteuse que soit pour nous la confiance que de nombreux clients ont cru devoir manifester à l'égard de notre nouveau produit, force nous est, en toute conscience, de les désabuser.

Le principal but de notre Mastic est d'obturer, aussi parfaitement que possible les coupures superficielles des enveloppes de façon à empêcher l'humidité d'aller détruire les toiles et aux poussières et graviers d'y pénétrer.

Certes, c'est déjà là un résultat considérable.

En effet, par le fait du roulement, les coupures ou blessures superficielles de l'enveloppe agissent comme de véritables petites ventouses, qui à chaque contact avec le sol aspirent et pompent en quelque sorte l humidité, la poussière ou la boue.

Les poussières s'agglomèrent, se tassent, et, toujours sous l'effort du roulement, elles fusent pour ainsi dire, s'insinuent et percent des galeries, pénètrent profondément entre chair et cuir, dissociant toiles et gomme et causant des ravages.

Quant à l'humidité, nous avons dit souvent quelle influence néfaste elle exerce sur un bandage, dont elle pourrit les toiles en provoquant la perte irrémédiable.

Malgré les nombreuses tentatives que nous avons faites avec le concours de quelques inventeurs, pour parvenir à hydrofuger les toiles, nous n'avons pu jusqu'a ce jour résoudre cet intéressant problème.

Ce n'est donc pas un mince service que peut rendre notre Mastic aux chauffeurs en luttant contre les deux plus grands éléments de destruction de leurs pneumatiques.

En somme, il a pour fonction d'opposer un obstacle à l'introduction désastreuse de corps étrangers dans les blessures de la gomme.

Il ne faut pas lui demander plus, et nous n'avons jamais pensé à lui attribuer d'autre rôle et par conséquent d'autre mérite.

Nous signalons que s'il s'agit d'une plaie très grande, le Mastic ne tiendra pas, ou plus exactement paraîtra ne pas tenir. Les lèvres de la plaie tendront toujours plus ou moins à se séparer du Mastic qui la garnit.

Dans ce cas, on doit surtout s'efforcer de bien faire pénétrer le Mastic au fond de la plaie. Cela doit être fait très soigneusement et de manière à ne laisser aucun vide qui servirait de canal à l'humidité ou à la poussière

Mais il sera inutile de chercher à remplir complètement de Mastic une grande plaie. Il vaut mieux, nous le répétons, s'efforcer de bien garnir le fond.

MICHELIN ET Cie.

AUTOUR DES SPORTS

LE GRAND PRIX DU VERBAND DEUTSCHER RADRENNBAHNEN

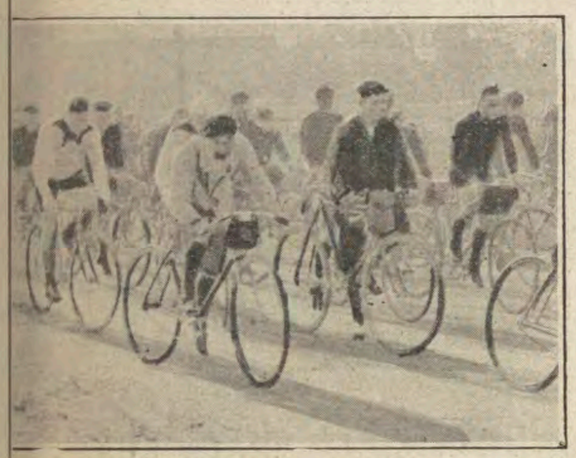
Tout comme l'U. V. F., le Verband Deutscher Radrennbahnen, la fédération qui régit le sport cycliste en Allemagne, a décidé de faire courir annuellement un Grand Prix. Cette épreuve s'est disputée pour la première fois dimanche dernier sur la piste de Kinigsberg (Prusse). Parmi les engagés citons : Arend, Huber, Bader, Schenermann, Thi-

LE DÉPART DU GRAND PRIX DU VERBAND DEUTSCHER RADRENNBAHNEN

e, etc. La victoire est revenue au comingman Bader, qui battait Huber, Thile et Arend dans l'ordre. La course de primes est revenue à Wegener et la consolation à Eddy après une belle lutte avec Mœder.

LA COURSE PARIS-LOUVIERS

La course Paris-Louviers, organisée par l'Union Sportive La Française, s'est disputée dimanche dernier. Malgré la concurrence



LE DÉPART DE LA COURSE PARIS-LOUVIERS

très grande que lui fit le Brevet Routier de l'U. V. F., les organisateurs réunirent le chiffre respectable de 79 partants. Garrigou, du Cycle Routier des 4 Chemins, est arrivé premier à Louviers.

LE BREVET DES 150 KILOMÈTRES DE L'U. V. F.

L'Union Vélocipédique de France a fait disputer dimanche dernier, sur la route de Champigny, son brevet routier des 150 kilomètres. Cent quatre-vingt-quatre coureurs sont venus se ranger sous les ordres du starter. Chauvin s'est classé premier, couvrant la distance en 5 h. 23 m.

LE DÉPART DU BREVET DES 150 KILOMÈTRES A CHAMPIGNY

LES COURSES DE CHEVAUX AU SÉNÉGAL

A l'occasion de la Fête Nationale, une grande réunion hippique avait été organisée à Saint-Louis sur l'hippodrome de cette ville. La réunion qui portait au programme des courses de chevaux du pays, de chevaux arabes et du fleuve, des courses d'obstacles military a obtenu le plus éclatant succès.

LE DÉPART DE LA COURSE DE CHEVAUX ARABES

LE CHAMPIONNAT DE LA PÉDALE MONCEAU

La Pédale Monceau nous conviait dimanche à assister à son Championnat annuel de vitesse. Cette épreuve, qui a été chaudement disputée et qui a obtenu le plus vif succès, est revenue à Lebert devant A. Bouquet à une demi-longueur et Turbot, dans l'ordre. Le Prix Hideux qui figurait également au programme de la réunion a été gagné par Masson.

M. LEBERT
vainqueur du Championnat de vitesse de la Pédale Monceau.

AU PARC DES PRINCES NOUVELLE VICTOIRE DE WALTHOUR

Au lendemain même de sa victoire dans le Championnat du Monde à Londres, Walthour

LE DÉPART DE LA COURSE DE L'HEURE AU VÉLODROME DU PARC DES PRINCES

a confirmé une fois de plus son incontestable supériorité sur le lot des stayers du moment en enlevant de brillante façon la course de l'heure disputée dimanche dernier au Vélodrome du Parc des Princes. Walthour, derrière de grosses motocyclettes sans coupe-vent, a couvert 77 kil. 393 dans l'heure, battant dans l'ordre Brécy, Champion et Bruni.

LE CHALLENGE INTERCOMPAGNIES

Dimanche, s'est disputé à Lagny, en haut de la côte Saint-Denis, sur la route de Provins, le Challenge intercompagnies des chemins de fer, organisé par les sociétés sportives du Nord, de l'Est, de l'Ouest et du

LE CHALLENGE INTERCOMPAGNIES
Le départ de la Catégorie Cycliste.

P.-L.-M., dû à la générosité de M. Camille Rousset, le conseiller municipal du Xe arrondissement.

Les courses pédestres, qui n'avaient pu être courues le 3 juillet dernier, à la Piste Municipale, ont été disputées par la même occasion.

Le challenge a été gagné pour la huitième fois par la Compagnie de l'Est par 17 points contre Nord 24 points et P.-L.-M. 37 points. L'Ouest avait déclaré forfait.

LA RÉUNION DU CLUB SPORTIF DE COLOMBES

Dimanche, le C. S. C. donnait une réunion de courses fort réussie, au Vélodrome du Parc des Princes.

La course de vitesse est revenue à Emile Poitrey, tandis que son frère s'adjugeait le handicap. Emile Poitrey s'est encore classé premier dans la course de l'heure, après avoir couvert 34 kilomètres.

LE CLUB SPORTIF DE COLOMBES
Le départ de la finale de la course scratch.

NOS NOUVEAUX CONCOURS SPORTIFS

NOS CONCOURS HEBDOMADAIRES — LE CONCOURS N° 11 — LES HUIT CHAMPIONS — LES BONS A DÉTACHER

Ainsi que nous l'avons déjà annoncé, le succès obtenu par notre nouvelle série de concours sportifs nous a décidé à rendre ces concours hebdomadaires.

Succédant au concours sur les Championnats Cyclistes du Monde (dont les résultats ne pourront naturellement être publiés que dans notre prochain numéro, puisque le meeting londonien n'est pas encore fini), nous ouvrons donc, dès maintenant, une autre compétition entre nos fidèles pronostiqueurs.

L'idée, aussi nouvelle qu'originale, de ce concours consistera dans une véritable

Élection par le public sportif

du champion international dans chacun des sports les plus répandus chez nous. A cet effet, nous avons choisi les huit sports qui suivent :

AUTOMOBILE
CYCLISME
COURSES DE CHEVAUX
COURSE A PIED
AVIRON
BOXE
ESCRIME
LUTTE

Pour prendre part au concours, il suffit de nous envoyer

PAR CARTES POSTALES

comme toujours, les huit noms de ceux que le pronostiqueur considère comme les champions de chacun des sports cités plus haut.

Les vainqueurs du concours seront naturellement ceux dont la liste se rapprochera le plus de

LA LISTE IDÉALE

obtenue par le groupement des noms de champions qui auront réuni le plus de voix dans chaque sport.

Afin de trancher les dead-heat qui pourraient se produire, nous prierons les pronostiqueurs de répondre subsidiairement à la question suivante :

Combien recevrons-nous de cartes postales portant la liste exacte des huit champions ?

Pour laisser à tous nos lecteurs le temps de prendre part à ce concours, la clôture en aura lieu seulement le

Vendredi 16 Septembre

c'est-à-dire que les cartes postales devront porter le timbre de la poste en date dudit jour, au plus tard.

Le gagnant du concours recevra

CENT FRANCS EN ESPÈCES

le second vingt-cinq francs.

Et maintenant, attention à une condition *sine qua non* que nous avons résolu d'imposer à tous les pronostiqueurs à partir du présent concours, afin de réserver ceux-ci aux lecteurs véritablement assidus de la *Vie au Grand Air*.

Aucune carte postale ne sera qualifiée si son envoyeur n'a eu soin de

coller dessus le bon-concours

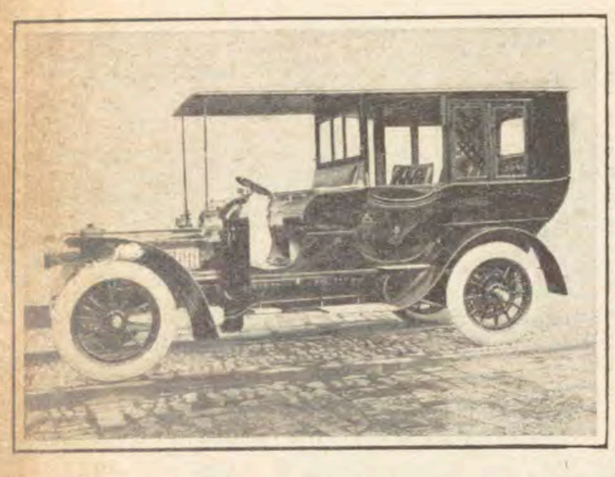
à détacher de la page VI des pages de garde, à la fin de notre rubrique « Echos ». C'est à cette même place que nos lecteurs trouveront, dorénavant, toutes les semaines, les bons à détacher.

Attention à cette nouvelle condition, sans laquelle, nous le répétons, les cartes **postales ne pourraient être admises.**

AUTOUR DES SPORTS

L'AUTOMOBILE DU ROI D'ANGLETERRE

Un ingénieur-constructeur anglais, M. Hooper, vient de terminer, pour le roi d'Angleterre, une voiture automobile, qui a été établie — c'est ce qui donne à ce véhicule un attrait particulier — suivant les indications fournies par le roi lui-même.



L'AUTOMOBILE DU ROI D'ANGLETERRE

Toutes les voitures de ce type nouveau prendront, à l'avenir, le nom de Sa Majesté britannique ; on dira une « Edouard VII », comme on dit une victoria.

Les moteurs électriques, d'une force nominale de 28 chevaux, peuvent développer 36 chevaux, ce qui permet à la voiture de marcher avec une vitesse de 60 à 75 kilomètres à l'heure. Les accumulateurs qui donnent la force produisent également une partie de la lumière ; l'intérieur de la voiture est brillamment éclairé par des lampes électriques, tandis que les deux fanaux et les deux lampes de côté sont alimentés par l'acétylène.

L'intérieur de la voiture est des plus confortables ; cinq personnes peuvent y prendre place, le chauffeur et une sixième personne s'assoient sur la banquette d'avant.

La voiture, qui porte les armes royales, est somptueuse ; c'est une automobile royale, dans le sens le plus absolu du mot. Le coffre est peint à l'extérieur en bleu marine ; les filets et moulures sont réchampis en vermillon. Les sièges sont couverts en maroquinerie couleur bleu clair ; les tapis et la bourrellerie sont bleus sur fond blanc.

LE HUITIÈME CONCOURS NATIONAL DE TIR A LYON

Tout le monde a suivi avec intérêt les péripéties de ce huitième concours qui a obtenu le plus vif succès. Sur le palmarès, il nous faut relever la belle victoire de la Société de Tir de Reims qui se classe première dans le Concours International des délégations de Sociétés. Derrière cette délégation de Reims, dont nous publions ici la photographie, la Société de Maisons-Laffitte s'est classée seconde, et l'Union des Tireurs Italiens troisième.

LA SOCIÉTÉ DE TIR DE REIMS

NOS ÉCHOS

Notre Challenge cycliste

amateurs cyclistes apprendront avec plaisir que otre Challenge annuel sur piste sera couru le nché 9 octobre prochain. Il aura lieu cette année élodrome Buffalo.

uelques modifications ont été apportées au rèent de cette épreuve. C'est ainsi que chaque club représenté dans le Challenge par 3 coureurs au de 2. Chaque série comprendra 2 clubs. Les -finales (s'il y a lieu) et la finale, également bs. Chaque club aura droit à un seul tandem teurs ou professionnels) et le changement d'équipe série à l'autre sera autorisé. Le classement se par points.

tre l'objet d'art offert par la *Vie au Grand* il sera attribué à chacun des coureurs représenle club vainqueur une médaille de vermeil, et à un des coureurs représentant le club classé d : une médaille d'argent.

ppelons que le splendide objet d'art qui sert de enge à cette épreuve devenue classique est acement détenu par le Vélo-Club de Levallois que espérons bien voir au poteau le 9 octobre.

ppelons que les engagements sont dès à présent au siège de l'U. V. F., 6, boulevard des Italiens.

Congrès International de Sauvetage et de Secours publics

VERTURE du Congrès International de Sauvetage t de Secours publics se fera au Grand Palais des mps-Elysées le 25 septembre prochain, sous la dence de M. Piettre, sénateur et de M. Féron, té, assistés du délégué général : Dr Frébault.

e Commerce automobile en Italie

TROUILLOT, Ministre du Commerce, vient de confier à M. Frédéric Manaut, ingénieur des Arts anufactures, conseiller du Commerce extérieur et taire général de la Section Française à l'Exposide Milan (1906) la mission d'étudier les moyens croitre les débouchés de nos industries automo- (voitures à essence ou à alcool, et voitures élecies), dans le royaume d'Italie et plus particulièent dans les villes de Turin, Milan, Florence, es, Rome, Naples et Palerme.

eux de nos lecteurs, constructeurs ou simples amas d'automobiles que l'étude de cette question inserait peuvent s'adresser, pour tous renseignets, à M. Manaut, 17, rue Jean-Goujon.

V. GRANTER.

Finance

situation de notre Bourse s'améliore de jour en our : en raison des vacances, les échanges ont été, lant quelques semaines, très limités ; mais depuis huitaine, on a pu noter un retour marqué à l'acé. Certes, les affaires n'ont pas encore grande leur, mais les demandes acquièrent, de jour en , plus d'importance.

r les Fonds d'Etats et les valeurs industrielles, t principalement celles du groupe russe — les uations ont eu une réelle étendue ; les acheteurs, avaient pris les devants, n'ont pas eu à se plaindre. liquidation d'août a été aussi aisée que ses ncières : l'argent s'est offert à un taux dérisoire.

Les disponibilités sont plus considérables que jamais ; les capitalistes ont hâte de trouver des emplois à leur argent improductif : une belle campagne d'automne peut donc être entrevue. Souhaitons qu'aucun événement ne vienne assombrir l'horizon.

C. LEVRAI.

ONCOURS UMÉRO 11

tacher et colsur la carte stale contenant la réponse.

La Bourse des Sports

TARIF

1° Petites annonces non commerciales, la ligne de 40 lettres... ... 1 fr. »

2° Petites annonces commerciales, la ligne de 40 lettres. ... ... 1 fr. 50

TARIF

3° Petites annonces illustrées. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centim. 20 fr.

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger tout article sportif, d'avoir recours à notre "Bourse des Sports", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la "Bourse des Sports".

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général, et tout particulièrement des assurances sportives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** envoient donner verbalement toutes les explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41. (1882)

AUTOMOBILES

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (1883)

Une voiture électrique de la Société des Voitures Electromobiles, landaulet, 4 places, en parfait état de marche, carrosserie en parfait état, à vendre au prix de 4.000 francs. Visible au Palais de l'Automobile, 218, boul. Pereire. (105)

Auto-Palace, 77 *bis*, aven. de la Grande-Armée. Tél. 524-27. Agence principale de vente pour les voitures DE DIETRICH, Panhard et Levassor, Mors, Renault frères, etc., avec carrosseries de grand luxe, au gré des clients. Garage modèle. Atelier de réparations. (1884)

A vendre :
DIETRICH, 24 HP, carrosserie couverte. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 18 HP, tonneau. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 20 HP, léger tonn. Occ.
PANHARD-LEVASSOR, 7 HP, tonneau. Occ.
C. G. V., 20 HP, tonneau. Neuve.
RENAULT, 10 HP, limousine. Occasion.
LANDAULET DE DION, 9 HP, 1904.
Vente — Achat — Echange.
E. Loste, 37, rue Brunel. Téléphone 555-43. (1885)

Renault Frères, neuve, 10 HP 1904, carrosserie tonneau de grand luxe, peinture rouge avec filets au prix défiant toute concurrence de 7.400 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 10 HP 1904, également neuve, carrosserie joli tonneau bleu, filets jaunes, au prix défiant toujours toute concurrence de 7.400 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, neuve, 10 HP 1904, carrosserie très joli tonneau de grand luxe, peinture verte, train jaune, filets noirs, au prix très réduit de 7.400 fr.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie tonneau rouge avec filets et pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues au prix défiant toute concurrence de 12.500 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuve, carrosserie double phaéton de grand luxe, entrée latérale, pneus Michelin renforcés de 105 aux 4 roues au prix de 13.400 francs.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904, 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (1886)

Mercédès ou Panhard, 4 cyl., construction récente, pas roulé, parfait état. Ad. offres et descrip. très détaillées à : Medaets et de Clercq, entrepreneurs, Terneuzen (Hollande). (1887)

Voiturette de Dion, 4 chevaux 1/2, en parfait état, garniture vache vernie, en parfait état comme moteur, marche garantie, nombreux accessoires.
S'adresser chez Lefèvre, 3, rue de Chartres, Neuilly-sur-Seine. (1888)

Automobile Peugeot 6 ch. 1/2, moteur avant, tonneau, très confortable, en parfait état. 3.000 francs. S'adresser 11, rue des Petits-Hôtels. (106)

Panhard 7 chx Phénix, limousine Kellner démontable, pn. Michelin. Belle occasion. 4.500 fr. cpt. Voir Féasse, 19, r. Alphonse-Daudet (14e), ou écrire. (1889)

Bonne Occasion. — Automobile moteur d 9 chx, 4 pl., tonneau démontable, capote. M 1903. S'adresser Jourliac, 99, rue des Petits-Ch (1

CARTES POSTALES

A. Lahore, 58, rue de Torcy, Paris (18e), échanger cartes-vues monde entier. Rep. a (1

CHEVAUX

Occasion. — Lot chevaux arabes barbe 10 ans, depuis 500 fr., port payé. Berché fi Valé, Alger. (1

DEMANDES D'EMPLO

Chauffeur breveté, 20 ans, 2 ans m. m., fer val. ch., bon. réf., dem. place. Méchaussée Belle, Taverny (S.-et-O.). (1

Ingénieur connaissant bien la construction n et l'automobile, cherche situation dans ind automobile : direct. garage ou atelier de constru S'intéresserait à affaire sérieuse. Ecrire : G. Poste restante, Asnières. (1

DIVERS

Café du Commerce, Ch. Danin, 28, place d'A Nesle (Somme). Dépôt de Stelline et d'huile autos. Téléphone n° 10. Bottin. (1

TENNIS

Jeu de tennis ouvert de 7 heures du matin à 7 res du soir, 148, rue de Vaugirard. (1

Création et Restauration de Parcs et Jardins de tous s

E. REDONT

ARCHITECTE-PAYSAGISTE — GRAND PRIX
61, rue Louis-Blanc, PARIS
Entreprise générale pour la France et l'Etran
DE PLANTATIONS ET TERRASSEMENTS, CONSTRUCTIONS RUSTIQUE PONTS, ROCHERS, LACS, RIVIÈRES, CAPTATIONS ET CANALISA TIONS D'EAUX, DRAINAGES, TRANSPLANTATIONS AU CHARIO

Bureaux et Usines : 43, QUAI NATIONAL, PUTEAUX. Téléph 502.80.

L. EDELINE
Concours d'Antidérapants (S.-et-O.) : PRIX D'HONNE
Pneumatiques pour Cycles, Voitures, Automobiles.
Fournitures Générales de Caoutchouc pour l'Industrie.

LAIT DE VIOLETTES *Savon, Poudre, Crème, Essence*
GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les qual requises pour la **BEAUTE** et la **FRAICHEUR** du **TEI**
Se méfier des Produits artificiels - SOCIETE HYGIENIQUE, Paris, et bons Parfum

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTI.

Le Gérant : JARRIGE.